Nro. 43

EDITORIAL ABRIL

JUNIO 1964

Parabrisas

LA REVISTA MENSUAL DEL AUTOMOVIL Y EL TURISMO

$ 50

P1800S

GRAN SUPLEMENTO DE TURISMO

BALANCE AUTOMOVILISTICO ARGENTINO DE 1963

$ UR. 8.-

https://argentoteca.blogspot.com

Totalmente NUEVO Realmente GRANDE

Es grande por todo concepto! Más largo, más amplio, con mayor distancia entre ejes, con mayor espacio en el baúl. Y es nuevo en infinidad de detalles!... Alternador en lugar de dínamo, nuevo motor "Slant Six" (inclinado, 6 cilindros) de 137 HP. Nuevo diferencial que aprovecha al máximo la potencia extra del motor. Nuevas campanas de freno, de mayor diámetro. Nuevos colores. Nuevo y lujoso tapizado de gran suntuosidad. Realmente grande... totalmente nuevo...

Fernández • Balza

De prestigio mundial, fabricado en la Argentina

FÈVRE Y BASSET LTDA. S. A.

Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores

https://argentoteca.blogspot.com

EDITORIAL ABRIL

PARABRISAS

LA REVISTA MENSUAL DEL AUTOMOVILISMO Y EL TURISMO

SUMARIO

ROAD TEST No. 27	Hoy probamos el Rambler Classic 600	28/33
PRESENTACIONES DE PARABRISAS	Holden. Este animal existe	22/23
	Facel Vega. Automovilismo a la gran manera	52/53
	Caballería Chrysleriana	74/75
GRAN SUPLEMENTO DE TURISMO	Córdoba por dentro y sus alrededores	50
ECONOMIA DEL AUTOMOVIL	Balance 1963	70/72
UD. Y EL MOTOR ¿SE CONOCEN?	Regulación de válvulas. Ud. puede hacerlo	58/61
PERFIL DE LA CIUDAD	Colectiveros. Micro problemas grandes	24/26
	Automóviles se alquilan	55/57
	Soluciones del tránsito. Avenida Alem. Unica mano	38/39
MISTERIOS DE LA VIDA MODERNA	Abra los ojos	34/36
MERCADO DEL AUTOMOVIL	Precios de autos 0 Km	97
	Precios actuales de los autos usados	92/96
CAMIONES	Precios actuales de los camiones usados	96/97
COMO SALIR DE VIAJE	¿Qué llevo?	62/64
PARABRISAS Y EL USUARIO	Un mundo de accesorios para su automóvil	48/50
MOTOS Y MOTONETAS	4º Road Test de PARABRISAS. Hoy probamos la Siambretta Super Standard 175 c.c.	77/81
SERVICIO JURIDICO DE PARABRISAS	Porqué no debe entregar el registro	82/84
DEPORTES	Gran Premio de la Vendimia - Mendoza	86/87
	Encontrar la manija	87/88
	Noticias sueltas	88/90
NOTAS TECNICAS	El motor Diesel	40/42
CORREO DE PARABRISAS	Los lectores preguntan	5/20
NOTAS UTILES	Novedades a través del Parabrisas	44/46
	Noticiero Argentino	66/69
LA SOBREMESA DEL SECRETARIO TECNICO	Secreteando	98

43 AÑO V Junio 1964 este número aparece el 21 de mayo

Director: CESAR CIVITA
Secretaría Técnica: RONALD HANSEN
Redactores Técnicos: EMILIO R. DEL VALLE (n)
GUILLERMO MARTIRE
CARLOS MARCELO THIERY
Secretario de Redacción: JUAN CARLOS HERME
Diagramación y Presentación Gráfica: ROBERTO MERGOSA
Director Artístico: STEFAN STROCEN
Director de Publicidad: MARCELO CUIDET
Coordinación: LUIS SOLER CAMINO
Corresponsales en el Extranjero: JUAN ROGLIATTI

Colaboran en este número: Ing. Lázaro Musih, Arturo Pellet, Alberto Pocorobba. FOTOS: Carlos Parera, Williams Fredes, Carlos Alberto Bianco. Emilio Bianco y Armando Font. Dibujantes: Rubens Couso y Garcia Veiga.

Publicación mensual de la Editorial Abril, S. A. Redacción: Avenida Alem 884, 3er. piso, Capital Federal. T. E. 31-1431. Buenos Aires, República Argentina. Publicidad: 32-7134. Redacciones: En Brasil: Rua João Adolfo 118, San Pablo. En Francia: rue Halévy 8, Paris IX, Tel. Opera 3577. En Italia: vía San Damiano 2, Milano. En los artículos, firmados o no, no se hace publicidad redaccional. Todos los productos, establecimientos o marcas se mencionan con el único objeto de informar a los lectores acerca de calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores especializados. Los precios se indican a título informativo y no entrañan responsabilidad o compromiso alguno. La reproducción total o parcial del material publicado está absolutamente prohibida. No se devuelven colaboraciones no solicitadas. Distribuidores: Capital Federal: Vaccaro Hnos., S. R. L., Solís 585. Interior y Exterior: RYELA, S.A.I.C.I.F. y A., Piedras 113, Capital Federal. PARABRISAS está adherida al Instituto Verificador de Circulaciones. Suscripción anual: $ 550 por envío simple y $ 650 por envío certificado. Ediciones atrasadas: $ 55 el ejemplar; agregar $ 10 para envío certificado. Carpeta: $ 100 a suscriptores y $ 160 al público. Para estos pedidos dirigirse a RYELA S. A. I. C. I. F. y A., Piedras 113, Capital Federal, personalmente o por carta con giro postal o cheque sobre Buenos Aires a nombre de RYELA S. A. I. C. I. F. y A.

https://argentoteca.blogspot.com

"Ese hombre tiene un no sé qué..."

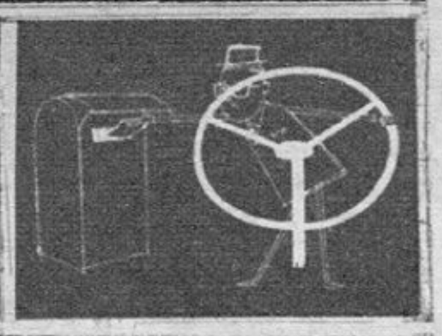
TIENE EL ATRACTIVO DE LOS HOMBRES QUE USAN ICE BLUE

En todo momento su forma de actuar revela amplia seguridad, tiene magnetismo... personalidad... El sabe lo que quiere, por eso, prefiere ICE BLUE Aqua Velva, loción para después de afeitarse. Sus propiedades humectantes entonan y vivifican su piel. Disfruta durante todo el día de una fragancia intensamente fresca, es el personalísimo y varonil perfume ICE BLUE.

https://argentoteca.blogspot.com

CORREO PARABRISAS

Avenida Alem 884, Capital Federal



Las cartas a esta sección deben dirigirse a CORREO PARABRISAS, Avenida Alem 884, Capital Federal. Contestaremos todas las consultas que se nos envíen, según las posibilidades del amplio espacio destinado a tal fin, y dando prioridad a aquellas cuya respuesta pueda ser de utilidad y orientación a otros lectores. Rogamos a todos formular las consultas con claridad y la más precisa exposición de datos, para hacer posible una respuesta correcta. Próximamente PARABRISAS extenderá su servicio de correo para satisfacer mayor cantidad de solicitudes.

MANUAL VAUXHALL

¿Dónde puedo conseguir un manual de Vauxhall 1947 cuatro cilindros?

Motor Rotativo, Florencio Varela, P.B.A.

Si se apersona por esta redacción, Paseo Colón 524, 7º, cualquier día hábil de lunes a viernes, 8 a 14 hs., y pide hablar con algún integrante del equipo técnico, le facilitaremos un manual de ese modelo para que usted tome los apuntes que considere necesarios. Por razones de archivo no podemos venderle el manual ni cedérselo para ser llevado fuera de nuestras oficinas.

CHEVROLETIANAS

Tengo una cupé Chevrolet 1947, corona y piñón 1955. ¿Qué cilindrada tiene y cuántos HP? ¿Cuál es su compresión? ¿Qué luz tienen las válvulas y qué bujías deben usarse? ¿Cuál será su velocidad máxima? De acuerdo con mis cálculos, el velocímetro estaría atrasado en un 10 por ciento. ¿Puede ser?

"El Vasco", Alta Italia, La Pampa.

La cilindrada es de 216 pulgadas cúbicas, 3,5 litros. Tiene 90 HP y su compresión es de 6,5 a 1. La bujía recomendada por fábrica es AC M-8 o equivalentes. La luz de válvulas es de 0,006" admisión y 0,013" escape, en caliente. Su velocidad máxima es de 130-135. Un atraso del 10 por ciento no es anormal en un velocímetro, y además, al haber cambiado la relación piñón-corona, el velocímetro ya no marcará exactamente, salvo que a la vez se ajuste la relación de la tripa, cambiando el piñoncito de mando.

DI TELLA

Tengo un Di Tella 1500 y estoy muy conforme con él. El único problema son las cerraduras de puertas y baúl: ¿pueden indicarme una casa especializada que los cambie? ¿Por qué es que el Di Tella, con sus 1500 c.c., no alcanza las velocidades máximas de otros coches de igual cilindrada?

Muy de acuerdo con "Napoleón", de Cosquín, acerca del Gran Premio ganado por las corredoras suecas. Es muy cierto que son expertas volantes, pero si la actuación de las suecas provocó tal eclosión en el público, especialmente femenino, ¿qué habría que decir de Bordeu, este año, y del resto de los muchachos argentinos? Ese famoso año fue la primera vez que vi a todas las mujeres interesadas por carreras y motores...

¿Están permitidos por la Municipalidad el escape Abarth y la bocina "Il Sorpasso"...? ¿Qué ventajas tiene este tipo de escape? ¿Testearán el Magnette? ¿En qué número de PARABRISAS *está el Road Test del Di Tella?*

EDUARDO PLACTSIER, Capital Federal.

No tenemos información sobre especialistas en cerraduras Di Tella, pero usted puede averiguar entre taxistas que usen esa marca. Di Tella tiene performance menor que otros autos de igual cilindrada porque ésa es la forma de que dure tanto el motor y sea tan elástico (es decir, pueda andarse tan despacio en 4ª sin trepidaciones ni intermitencias).

Recogemos su párrafo sobre el Gran Premio, pero no comprendemos exactamente qué quiso decir. Las suecas ganaron una carrera; últimamente, ningún corredor argentino ha hecho lo mismo. Eso no quiere decir que las suecas manejen mejor que los argentinos. Pero sí que supieron mantener un ritmo de carrera lo suficientemente fuerte como para ir más fuerte que los demás... y llegar.

para los hombres que están a la vanguardia en todo!

ESPUMA INSTANTANEA

ICE BLUE

de **williams**

Viene en aerosol para aplicar **sin brocha...** lista para la máquina. Se identifica por la personalísima y varonil fragancia ICE BLUE. Brinda la afeitada más fresca, rápida e impecable, para los hombres que viven activamente!

https://argentoteca.blogspot.com

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
"ARSE" S.R.L.
LE OFRECE LA MEJOR ATENCION PARA SU VEHICULO Y GARANTIA EN TODOS SUS TRABAJOS
• AUTO RADIO
• VELOCIMETROS e INSTRUMENTAL
• LIMPIAPARABRISAS
• ACCESORIOS ELECTRICOS
HORARIO lunes a sábado 8 a 12 y 14 a 21 hs.
CORONEL DIAZ 2017
Tel. 80-1556 - Cap.

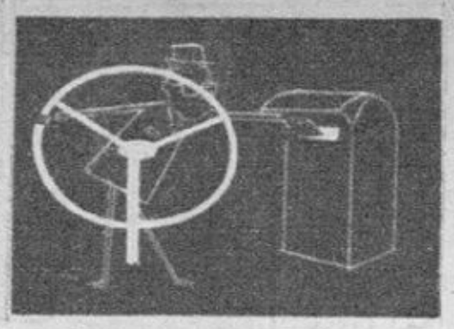
REPUESTOS LEGITIMOS
Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS para su
CITROËN
AUTOMOVILES ARROYO S.A.
POSADAS 1188 - Tel. 44-1725
(CONCESIONARIA OFICIAL)
SERVICE INTEGRAL
en Billinghurst 2264 - Cap.

DESCUENTO A MIEMBROS DE LA ESCUDERIA
LINEA COMPLETA DE REPUESTOS LEGITIMOS
PRINCE CAR S.R.L.
CONCESIONARIO OFICIAL N.S.U.PRINZ
MONROE 2724/28 - Tel. 73-2116
SERVICE: CONESA 4148 - 70-7462 - Bs. As.

AUT FRANC 4 404 3
SERVICE INTEGRAL
PEUGEOT
REPUESTOS LEGITIMOS
PUJOL y Cía. S.R.L.
CASA CENTRAL
AV. PAVON 5140
LANUS OESTE - 241-1409
8 a 21 inclusive Sábados

REPUESTOS
MIKO S.R.L.
LINEA FIAT 600 750 1100 1500
REPUESTOS LEGITIMOS IMPORTADOS Y NACIONALES
ACCESORIOS ENCENDIDO
Av. Juan B. Justo 3374
Tel. 58-9479 Bs. As.
Por avisos en estas columnas llame: 32-1424/7989

CORREO PARABRISAS



Los escapes Abarth y bocinas Sorpasso son permitidos mientras no haya reglamentación específica y terminante, que o bien las excluya o bien las "homologue" definitivamente. Testearemos el Magnette. El RT del Di Tella salió en PARABRISAS 20. En Italia, las bocinas bitonales están prohibidas a coches particulares y se reservan a los de carga.

POTENCIAS REDUCIDAS

1) Un Road Test del Volkswagen dice que su potencia es muy reducida, pero que precisamente por eso el Vokswagen dura tanto. ¿Es cierto? ¿Por qué no lo imitan?

2) En un artículo sobre el automóvil ideal se dice que no debe faltar un cuentavueltas, bueno para una buena conducción e indispensable para una conducción deportiva. ¿Ustedes están de acuerdo?

3) ¿En cualquier marcha es conveniente mantener el régimen de rpm., o cuáles son las rpm. ideales de mantener?

4) En motores de igual cilindrada, uno de 70 HP., otro de 90 HP., ¿cuál dura más?

5) Una revista muy seria y muy técnica pronostica que los motores Wankel y de turbina son las plantas motrices del futuro. ¿Ustedes qué opinan?

6) ¿Es cierto que en abril NSU debía comenzar una producción del Spider-Wankel?

J.H.D., San Carlos Minas, Cba.

1) Porque generalmente los compradores piden más y más potencia. El Citroën 2 CV es otro ejemplo de un motor deliberadamente reducido para lograr mayor duración y economía.

2) Estamos de acuerdo. Un cuentavueltas debería formar parte del equipo de norma, de los coches chicos al menos.

3) No entendemos bien esta pregunta. Las rpm ideales dependen de cada motor en especial.

4) Normalmente, el de 70 HP. Pero andando los dos a fondo, es probable que dure más el de 90.

5) Es probable que sí, pero falta mucho todavía. Hicieron falta setenta años para que el motor a explosión alcanzara su refinamiento y performance actuales.

6) Se hablaba de ello, pero no sabemos —al momento de redactar esta contestación—, si efectivamente se inició esa producción.

ISARDIANAS

1) ¿Qué significa "el Isard es un coche de conducción deportiva"?

2) Mi Isard hace unos 600 km por semana, por caminos en general polvorientos. Marcho a una velocidad de crucero de 85 km/h.

3) ¿Cada cuánto debo cambiar aceite?

4) Mi Isard trae filtro de aceite seco con elemento descartable. ¿Qué ventajas tiene sobre el filtro lavable de baño de aceite?

5) Los tubos que conectan el respiradero del cárter con el filtro de aire llevan aceite a éste, que, como es seco, se altera. ¿Por qué sube el aceite por tales conductos?

6) ¿Cuál es la luz que debe dárseles a las válvulas? Ruego que me den el dato en milímetros y las equivalencias en pulgadas. Muchas veces he discutido con mecánicos sobre este aspecto y he comprobado que los ajustes de válvulas suelen hacerse "a ojo". ¿Puede ser?

7) ¿Por qué perdió De Tomasi la carrera TM en la última etapa?

8) ¿Por qué el Gran Premio TM olvida la Mesopotamia en su recorrido? ¿Y por qué PARABRISAS no viajó nunca por allí? ¿Será porque tenemos malos caminos?

Isardista Entrerriano, Crespo, E. R.

1) Quiere decir que al Isard hay que conducirlo ágilmente, no dejándolo ir despacio, usando muy frecuentemente la caja de velocidades y manteniendo acelerado el motor. Además, es un coche estable en las curvas y frena bastante bien.

2) Bueno, ésta no es una pregunta, pero si usted busca nuestro comentario sobre esa práctica, nosotros estamos completamente de acuerdo. No lo deje bajar de 80 en la tierra porque ésta es muy "pesada" y a menos de 80 el motor no tiene potencia como para arrastrar bien el autito.

3) El manual no dice nada, pero si usted anda mucho en caminos de tierra, le aconsejamos que cambie aceite con frecuencia, cada 2.000 km más o menos. Y haga un regular "service" del filtro.

4) Es muy discutible. Hay fábricas que producen ambos sistemas y, por supuesto, cada una dice que su producto es mejor. Ambos sistemas funcionan muy bien si se hace el debido mantenimiento del filtro.

5) Esos tubos tienen la función de permitir que los gases de nafta y aceite emanados

DKW
MANEJE SU INVERSION
COMPRANDO UN AUTO UNION

varios planes de financiación
CON RADIO Y CALEFACCION
Elija el color de su DKW en:
GUILLERMO J. GAINZA PAZ
automoviles S.R.L.
En la rotonda de Av. del Libertador y Av. Gral. Paz
Talleres Propios
Autorizados DKW

• ENCENDIDO
• CARBURACION
• REPUESTOS
DEA
ESPECIALIDAD ENCENDIDO TRANSITORIZADO
Av. MAIPU 1586 - Vte. López

MECANICA AUTOMOTRIZ

ARIAS PAZ:	Manual de automóviles-Edición 1963	$ 680.
ANDERSON:	Reparación y ajuste de motores de automóviles	$ 900.
FERPI:	Reparación de automóviles y camiones	„ 750.
SPENCER:	Como reparar su automóvil	$ 175.
Estudio:	técnico y práctico del RENAULT-GORDINI	175.
Estudio:	técnico y práctico del FIAT 600	140
Estudio:	técnico y práctico del VOLKSWAGEN	175.
M. FORD:	Manual de Reparaciones de Motores V8 y 6 cilindros 37 - 46	200.
RICCI:	Servicio Mecánico del DI TELLA 1500	„ 600.
BENOIST:	Servicio mecánico del Chevrolet	„ 380
MORETTI:	Reparación y ajuste de automóviles Fiat 600-D	„ 120.
PINTO:	Reparación y ajuste de automóviles De Carlo 700	„ 180.
BENOIST:	Reparación y ajuste de automóviles Mercedes Benz	„ 180.
VON DER:	Servicio Mecánico del Volkswagen	„ 380.
VICENTE:	Trucaje de motores de 4 tiempos (preparación de autos de carrera	„ 300.
VICENTE:	Transmisiones modernas	350.
PARRA:	Lubricantes su empleo y selección	350.
VICENTE:	Técnicas de conducción del automóvil	350.
RIU:	Circuitos eléctricos de automóviles americanos y europeos - 45 - 64	650.

Editorial América Técnica, Vanini, Lopez y Cía
CORRIENTES 1933 - T.E. 45-6341 Bs. As.

https://argentoteca.blogspot.com

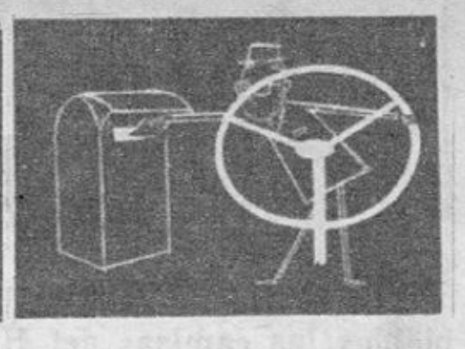
ISARD
COMPRE EL
NUEVO MODELO
• ROYAL 700
• KOMBI 700
CON POCO CONTADO
Y GRANDES FACILIDADES
SERVICE AUTORIZADO
REPUESTOS LEGITIMOS
AGENCIA
ALSINA 2128
REPETTO

TALLERES
"Juan B. Justo"
de JULIO NADER
Av. Juan B. Justo 3141/45
Tel. 55-9938 Cap.
FRENOS
BALANCEO DE RUEDAS
ALINEACION
SUSPENSION
TREN DELANTERO
AMORTIGUACION
SOLICITE TURNO POR TELEFONO

HANSA 1100
línea completa de
REPUESTOS
ORIGINALES DE FABRICA
SERVICE NOEL GIRELLI
BILLINGHURST 2259
82-3543

• IMPORTACION
• REPUESTOS
• ACCESORIOS
arcavi
VIAMONTE 2955 - Tel. 86-5646
Capital Federal
BMW - DE CARLO - HEINKEL
ISETTA - ISARD - NSU PRINZ
ENVIAMOS PEDIDOS AL INTERIOR

CORREO PARABRISAS



del cárter pasen al filtro de aire, reduciendo así la nocividad de la atmósfera y, en cierta medida, el consumo de aceite. No entendemos exactamente qué quiere decir usted al manifestar que su filtro "se altera", pero su carta deja traslucir que usted supone que el elemento de filtro debe mantenerse seco al tacto. Esto, por supuesto, no es así; se lo llama, incorrectamente, "seco", porque no filtra a través de un depósito de aceite, pero en el uso el elemento se encuentra cualquier cosa menos seco. Si estuviera seco, ¿cómo filtraría?

6) La luz de válvulas que corresponde al Isard es de 0,05 mm en frío (verificar nuevamente después de haber hecho funcionar el motor). Una pulgada equivale a 25,4 mm, de ahí que 0,05 mm = 0,0013. NO trece milésimas de pulgada, sino una milésima y 1/3. La correcta luz de válvulas es indispensable para el buen funcionamiento de un motor, especialmente de un motor chico.

7) No le cambiaron los gicleurs chicos "de montaña", y con la mezcla pobre y las altas velocidades de la última etapa, agujereó un pistón.

8) No sabemos por qué el A.C.A. no programa parte del G. P. Turismo Mejorado en la Mesopotamia, pero lo mismo podría decirse la Patagonia. Evidentemente, no puede cubrirse todo el país.

PARABRISAS ya ha efectuado viajes de turismo por la Mesopotamia con un Citroën 2 CV. Si no vamos más seguido es, precisamente, por los caminos, no porque sean "malos", sino por temor a romper parabrisas muy costosos.

SORPASSOS

Del Chevrolet 1937, ¿pueden darme: luz de válvulas, bujías y su luz, luz de platinos, y cuántas bancadas tiene? Hace más de un año solicitamos datos sobre el Opel Kadette, pero nunca me contestaron nada, ni la gentileza de decir que no tenían esos datos. Ustedes tienen espacio para contestar preguntas tontas como la del último número sobre la bocina de "Il Sorpasso"...

CARLOS MUÑAGORRY, Mercedes, PBA.

Los datos que usted solicita son: válvula de admisión 0,006" (0,15 mm) y escape 0,013" (0,33 mm), ambos en caliente. Bujías A. C. K-11 o equivalentes separación 0,040" (1 mm). Platinos 0,018" (0,46 mm). Tiene tres bancadas centrales, es decir, una cada dos cilindros.

No podemos contestar todas las cartas que vienen. Tampoco podemos llenar la revista de contestaciones del tipo "Lamentamos no disponer". No estamos de acuerdo en que la pregunta sobre la bocina Il Sorpasso sea tonta. Creemos que hay mucha gente con ganas de adquirir bocinas de este tipo. Cuestión de gustos ¿no?

RENAULT Y HANSA

Sobre el Hansa 1100: ¿Tiene cuatro cilindros horizontales, tipo VW? ¿Es enfriado a aire? ¿Tiene camisas cambiables? ¿Tiene representante en Montevideo la fábrica?

Renault '51: ¿Cada cuántos kilómetros es aconsejable cambiar aceite, en pavimento? El motor no tiene filtro...

En carretera, a 60, la temperatura se eleva a 85/90 grados; reduciendo la velocidad a 40/50, baja a 80 grados. ¿Son normales estos valores?

LUIS CELADA. Fco. Beiró 2794, Olivos.

El Hansa 1100 tiene cuatro cilindros opuestos, enfriados por aire, totalizando 1100 c.c., pero es de tracción delantera, en lugar de la ubicación trasera de motor que corresponde al Volkswagen. No tenemos la información de si son o no cam-

TALLER ESPECIALIZADO
CITROEN 2CV
"ANTARTIDA"
TECNICA DE AVANZADA EN SUSPENSION, DIRECCION, MOTOR y CAJA
Av. Juan B. JUSTO 1281 Bs. As.
Tel. 77-6283

CAMBIO ó REPARACION de CAJAS de VELOCIDAD
EN EL DIA!
HYDRAMATIC POWERGLIDE FORDOMATIC
JETAWAY TURBOGLIDE MERCOMATIC
DYNAFLOW POWERFLITE
Contamos para ello con el equipo mejor y más completo de herramientas, como así también un gran stock de repuestos legítimos, todo lo cual garantiza una perfecta reparación.
AL INTERIOR
ENVIAMOS CAJAS PROBADAS Y REGULADAS
HECTOR NAZAR S. A.
PEÑA 2934 - CAP. Tel. 82-1472
ESPAÑA 1118 - CAP. Tel. 21-5465
ROCHA 1478 - CAP.

ACCESORIOS
Peugeot
en pleno barrio norte
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ERNESTO RIVERA OTAMENDI
Av. QUINTANA 114
Tel. 42-3737 - Bs. As.
Interior: remitimos contrarrembolso

LA MEJOR CALIDAD EN REPUESTOS Y ACCESORIOS DE CARROCERIA PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR
FAROLITOS sobre guardabarros y otros tipos
FAROS AUXILIARES
ESPEJOS RETROSCOPICOS
MANIJAS
TAPAS TANQUE NAFTA
COLAS de ESCAPE
ESCUDOS e INSIGNIAS
Ventas: TRIUNVIRATO 3519/23 - 51-3852/4974 Fábrica y planta de colocación: TRIUNVIRATO 3655 - Bs. As.
CROMOSOL S.A.

https://argentoteca.blogspot.com

REPUESTOS LEGITIMOS
ACCESORIOS Y HERRAMIENTAS DEL AUTOMOVIL EN GENERAL
OPEL
GUARDINCERRI GARANZINI S.R.L.
Av. GAONA 3201/11
Tel. 59-5040 y 7692 Cap.

CITROËN
REPUESTOS y ACCESORIOS
MAYORISTAS DISTRIBUIDORES
ANTARTIDA
Av. Juan B. Justo 1283
Tel. 77-6283 Bs. As.

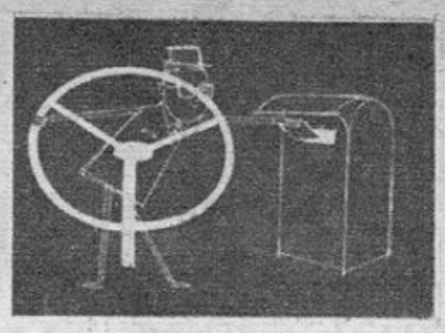
Coloque cintas de frenos sistema BINDING BRAKES vulcanizadas al patín
Casa CIVIL
DISPONEMOS DE PATINES EN CANJE
Taller: EL CANO 3626
RECTIFICAMOS CAMPANAS
Ventas: Av. FOREST 1184 - Tel. 54-5338
AMPLIO STOCK DE REPUESTOS IKA

EN PLENO CENTRO
SERVICE INTEGRAL
REPUESTOS DKW
TALLERES QUINTELA "VIAMONTE"
VIAMONTE 2166
Tel. 47-5418

REPUESTOS y ACCESORIOS legítimos
línea completa para
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
WARNES MICROCOUPES
PALIQUE 482 CAPITAL
Entre Warnes y Parral

EROSA y ANGIO Hnos. s. a.
SERVICE AUTORIZADO DI TELLA
CONCESIONARIO OFICIAL
Bdo. de IRIGOYEN 1051
T. E. 26-6652-8754

CORREO PARABRISAS



biables las camisas del Hansa. La fábrica cerró definitivamente sus puertas tanto en nuestro país como en Alemania.

Cambie el aceite de su 4 CV. cada 1.500 ó 2.000 km. Los valores de temperatura que usted indica, son normales.

MODELOS INCOMPLETOS

1) ¿Qué aceite SAE lleva la caja de cambios y el diferencial de nuestro Peugeot 404?

2) ¿A cuántas revoluciones se logran los 72 HP del Peugeot? ¿Es un motor bien comprimido?

3) ¿Qué significa "camisas húmedas"?

4) Usamos la 4ª únicamente en ruta. ¿Es perjudicial llevarlo siempre en 3ª en ciudad?

5) ¿Convienen los escapes especiales con múltiple?

6) ¿Se dieron cuenta de que asesinaron a una mujer? Me refiero a PARABRISAS *40, pág. 96... Han cortado a una dama por la cintura...*

HORACIO A. CHATRUQ, Adrogué, PBA.

1) La caja lleva aceite de motor SAE 40; el diferencial, grasa 90.

2) A 5.400 rpm. Con 7,2 a 1, no se considera como un motor de mucha compresión. La prueba está en que un Peugeot que esté bien a punto funciona satisfactoriamente con nafta común.

3) Son "camisas" cuando los cilindros no están rectificados directamente en el block, sino que están formados por mangas o tubos insertados en él a presión. Las camisas "húmedas" son aquéllas en que el agua de refrigeración entra directamente en contacto con el metal de la camisa. La mayoría de los coches de turismo no emplean camisa, o si las tienen, son camisas "secas", es decir, que el agua circula dentro de alojamientos en el block y no toca directamente las camisas.

4) No, señor, muy al contrario. Siga haciendo como ahora.

5) No son "escapes con múltiple", sino escapes de menor resistencia. No son muy "sociales", pero no perjudican el motor, y si son de marca reputable, pueden hacerle rendir un poquito más de potencia.

6) ¡Pobre Bettina! Parte de lo que falta puede verse en la tapa del número 26...

CUPE INERTE

Tengo una cupé B.M.W. (con 45.000 km, al pelo). Mi problema: no arranca. Cambié carbones y platinos, la batería está bien (tres meses de uso solamente), la dínamo carga perfectamente. Bujías Champion N.5, 1.000 km solamente. Arranca solo a la quinta o sexta insistencia. Frío o caliente, es lo mismo. ¿Qué será?

E.A.V., Capital Federal.

A veces esos problemas son el resultado de alguna falla misteriosísima, como un cable pelado que a veces toca el chasis y hace entrar en corto circuito todo el sistema de encendido, o cosas por el estilo. Pero usted no aclara si ha revisado el sistema de alimentación del motor, especialmente el carburador. Puede estar ahogándose por desgaste de la válvula de aguja o por una fisura en las cañerías que deja pasar aire, creando burbujas en el sistema.

ROSARINOS IZQUIERDISTAS

Ustedes han criticado la costumbre rosarina de circular sobre la izquierda... He observado que el tránsito en esa forma se realiza en las calles y avenidas con canteros centrales. El motivo es que el estacionamiento sobre la derecha obliga a conductores a zigzaguear entre los vehículos estacionados... No conozco las disposiciones de la Capital Federal...

Firma ilegible, Capitán Bermúdez, S.F.

Seguimos en nuestra posición. Los coches estacionados sobre la derecha no pueden obligar a un conductor a "zigzaguear", sino a mantenerse cuando mucho en el medio de la calle, pero hay muchos conductores rosarinos que se vuelcan completamente sobre la izquierda, en contravención con el Código de Tránsito, y desorientan a los conductores que vienen de otras partes de la República.

Nuestro lector parece creer que la circulación sobre la izquierda en Rosario se debe a una disposición local de ese tenor ("No conozco las disposiciones de la Capital Federal..."), pero le invitamos a observar en Rosario los frecuentes carteles colocados por las autoridades exhortando a los automovilistas a que circulen por la derecha.

A FAVOR DE ESTO Y AQUELLO

¿A dónde puedo dirigirme para que me asesoren si es o no ventajoso el cinturón de seguridad? ¿Dónde pueden adquirirse cinturones?

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS!
CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS
WASHER S. C. A.
LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS-ASPIRADO INTERIOR
Lavado al "Champú" secado a aire
Pte. Figueroa ALCORTA 6338 casi esq. Pampa
(entre "La Tranquera" y "La Fusta")

SERVICE ESPECIALIZADO
•MECANICA INTEGRAL
•REPUESTOS y ACCESORIOS
Renault
REPUESTOS LEGITIMOS PARA MODELO 1951 (4.c.v.)
SALTA 1160 - T. E. 23-8913

casa Fero S.C.A.
VENTAS al por MAYOR
ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOVIL IMPORTADO y NACIONAL
Av. Juan B. JUSTO 3402
Tel. 58-3400-7400 Bs. As.

FABRICANTES DE ALFOMBRAS Y ACCESORIOS DE GOMA PARA AUTOMOTORES
Aconcagua M. R.
UNA MARCA DE PRESTIGIO QUE JERARQUIZA TODOS SUS PRODUCTOS
• ALFOMBRAS originales para cada vehículo
• ALFOMBRITAS INDIVIDUALES
• SILENTBLOCKS
• JUNTAS ELASTICAS y/o MANCHONES
• PATAS de MOTOR
• GUARDAFANGOS de SUPER POLIAMIDA
STUDEBAKER NSU
y una extensa línea de artículos para toda marca de automóvil, camión, furgón, jeep, etc.
M. PEUMAN R.
Industrial y Comercial
ESCRITORIO - DEPOSITO - VENTAS UNICAMENTE POR MAYOR
VARELA 949
Tel. 61-8557 y 61-0567
Buenos Aires

Por avisos en estas columnas llame: 32-1424/7989

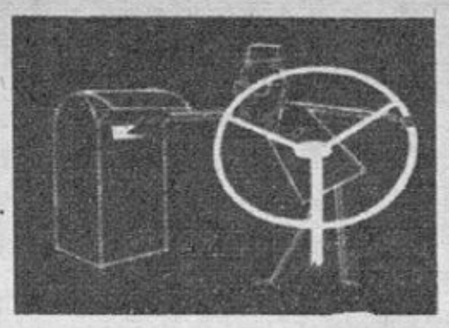
https://argentoteca.blogspot.com

El cristal curvo de su automóvil
está en
FRUMENTO Hnos.
S. A. C. I.
IMPORTADORES
ALVAREZ THOMAS 928/42
T. E. 54-1880 y 55-0446
Buenos Aires

NSU PRINZ
REPUESTOS LEGITIMOS IMPORTADOS
IMPORTADORES EXCLUSIVOS EN LA ARGENTINA
SKENE ARGENTINA S.C.A.
JUNCAL 3059 - Cap. Fed.

FORD Falcon
SERRA LIMA S. A.
SALON DE VENTAS Y SECCION REPUESTOS
Av. Sta. FE 3002 - tel. 83-4665/3281
Talleres: MANSILLA 3179/91
tel. 83-2134 / 5864

CORREO PARABRISAS



MIGUEL DE UNAMUNO, Capital Federal.

Evidentemente, si usted recurre a un fabricante de cinturones de seguridad, le va a decir que los cinturones son muy buenos. Nosotros coincidimos con ese punto de vista. No creemos que encuentre quien le diga que no sirven...

Tenemos conocimiento de dos marcas argentinas: SALVEX, Reconquista 379, y CRAK, Yapeyú 277, Capital Federal.

MUCHACHO PIDE GUIA

En PARABRISAS *apareció un artículo titulado "Guía para Muchachos". Pero falta un dato que me sería muy útil... Una escuela para electricidad de automotores en general... He podido tomar contacto con una sola, que ofrece cursos acelerados de cuatro meses y no otorga título de ninguna especie...*

JORGE E. MAÑANES, O'Higgins 261, Ramos Mejía, PBA.

En la nota a que alude nuestro lector, brindamos toda la información que pudimos recabar sobre el tema. ¿Algún lector tiene información adicional para el señor Mañanes?

VAUXHALL 1947

Tengo un Vauxhall 10. El volante tiene juego excesivo, que proviene del desgaste del sinfín de dirección. Este desgaste se produce a los 4 ó 6 meses de ser colocado nuevo. ¿Cuál es el motivo? ¿Hay algún taller especialista en Vauxhall? ¿Es conveniente modificar el sistema o aplicar caja de dirección de otra marca?

JOSÉ PEROSINO, Morón, PBA.

Evidentemente, existe algún problema de ajuste o descentrado sobre el cual no podemos opinar, pero que debe examinarse en algún taller especialista en direcciones. Pruebe en Belgrano 1298. Capital Federal.

TAUNICAS

1) ¿Qué cilindrada tiene el Taunus 15 M? ¿Velocidad máxima y de crucero? ¿Se fabrican todavía los Taunus?

2) ¿Qué diferencia existe entre los autos que tienen tres velocidades y los que tienen cuatro?

3) ¿Qué ventajas tiene el encendido transistorizado en los automóviles?

GENARO STONTI, Capital Federal.

1) 1.500 c.c.; no tenemos datos de velocidad. La fábrica produce actualmente el 12 M, con motor de cuatro cilindros en V, 1.200 y 1.500 c.c. a opción, y transmisión delantera, junto con el conocido 17 M.

2) En algunos casos, ninguna; en otros, el uso de tres velocidades lleva a usar una relación de mando final más "corta", es decir, de más rpm y menos velocidad, para hacer que el coche sea más elástico en directa, obviando la necesidad de hacer rebajes muy frecuentes a segunda.

3) Principalmente, duran más los platinos. Hay ventajas accesorias, pero la principal es ésa.

REPUESTOS ZUNDER

¿Dónde podemos conseguir repuestos para nuestro Zunder?

ROGELIO KERN, M. Donnett Nº 1822, Esperanza, S.F.

No tenemos información. ¿Algún lector puede ayudar al señor Kern?

AROS

Tengo una cupé Chevrolet '46 200.000 km, primera mano. A los 128.000 km, imperdonablemente, le cambiaron los aros. Actualmente, 72.000 km después, consume un litro de aceite cada 200 ó 400 km, según la velocidad.

¿Por qué aconsejaron al dueño de un coche que gastaba mucho aceite, que no pasara los 100 km/h?

SU DI TELLA 1500 NO TIENE PROBLEMAS DE REPUESTOS
es una afirmación de;
Redi
USE REPUESTOS LEGITIMOS
Av. CASEROS 4012 - 922-3418.
Av. PARRAL 1923/31 - 55-7132

CARBURACION "ALFREDO"
EL "CRACK" DE LAS FALLAS
ESPECIALISTA EN ECONOMIA DE COMBUSTIBLE PUESTA A PUNTO - ARRANQUE INSTANTANEO Y DIAGNOSTICO DEL AUTOMOVIL
AREVALO 1333, Cap.
Casi esq. Córdoba

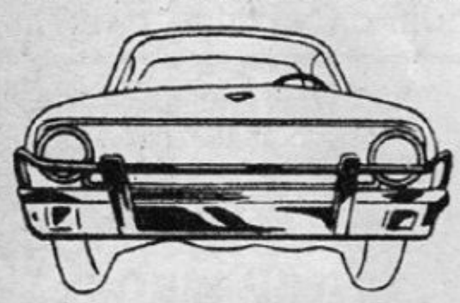
EN 1 HORA REPONEMOS RESORTES ROTOS Y MONTAMOS EL NUEVO TUBO DE SUSPENSION DESARMABLE
EN SU CITROEN 2 CV
REDUZCA GASTO Y PERDIDA DE TIEMPO
Reserve turno al 50-9676
Organización RECAMB
CUENCA 2379/81 - CAPITAL

CON SOLO GIRAR ESTA LLAVE SU COCHE QUEDARA AUTOMATICAMENTE ASEGURADO
ANTIRROBO AUTOMATICO
NEIMAN
TRABA DIRECCION
CORTA CONTACTO
DA CORRIENTE Y ARRANCA AUTOMATICAMENTE
TRABA PARA GARAGE QUE PERMITE EL MOVIMIENTO SIN CONTACTO
Marcas que lo adoptaron en Europa: RENAULT, PEUGEOT, ISARD, M. BENZ, FIAT, etc.
Colocación inmediata en: Estanciera, Jeep, Isard, Fiat, Peugeot, B. M. C., Simca etc.
AHORA FABRICADO en ARGENTINA
GIRIBONE 1338 - Tel. 54-0011
(2 cuadras Av. Forest, A. Thomas, El Cano)

404
ANI-CAR
DISTRIBUIDOR MAYORISTA
403
GIRIBONE 1199
ESQ. Av. FOREST
LINEA COMPLETA DE ACCESORIOS PEUGEOT
TEL. 54-4575 Y 55-2898

https://argentoteca.blogspot.com

Jujuy 51 S.R.L.
ACCESORIOS PARA AUTOMOTORES
JUJUY 51 - BS. AS.
SU COCHE MERECE Y NECESITA NUESTRAS DEFENSAS ESPECIALES
NOS ESPECIALIZAMOS EN UÑAS Y DEFENSAS PARA COCHES AMERICANOS
Distribuidores exclusivos de las afamadas Bocinas Electro Neumáticas REDAX de 2 y 3 tonos, modelo "SORPASSO"
RADIOS - CALEFACTORES
FAROS - BUSCA HUELLAS
BARANDAS - CORTINAS
VISERAS - ALETAS DE VENTILACION - TRABEX
SOPORTES DE PARAGOL
PES - TAPIZADOS ETC.



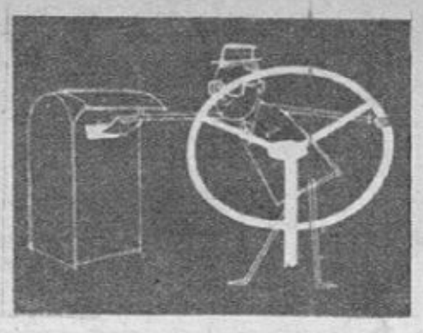
JUJUY 51
(Pza.Once) Bs. Aires
87-8269/88-2864

TALLER MECANICO

MANUEL LOPEZ y Cía.
Electricidad del automóvil
REPARACIONES EN GENERAL Y RECTIFICACIONES
EL SALVADOR 4618/22
Tel. 72-8573, Cap.

EROSA y ANGIO Hnos. s. a.
REPUESTOS LEGITIMOS DI TELLA
UNA TRAYECTORIA EN EL AUTOMOTOR
Bdo. de IRIGOYEN 1051
Bs. As. Tel. 26-6652
Por avisos en estas columnas llame: 32-1424/7989

CORREO PARABRISAS



El avance automático tiene una pieza que va unida a la placa del distribuidor por intermedio de un tornillo. Se agrandó y tiene juego. ¿Puede llegar a impedir que el coche desarrolle su velocidad máxima?

JUAN A. CAMPODÓNICO, Capital Federal.

Sobre el primer punto creemos que no se hizo un asentamiento correcto.

El consejo de no andar a más de 100 km/h. fue porque a medida que aumentan las rpm. aumentan al cuadrado las solicitaciones alternativas. Vale decir que a 4.000 rpm la tendencia a quemar aceite es no dos, sino cuatro veces mayor que a 2.000 rpm.

No por esto, sin embargo, debe andarse demasiado despacio en un coche cuyo motor se encuentre en deficientes condiciones de estanqueidad. Para dar una explicación muy somera, si se anda demasiado despacio se le da más tiempo al aceite a que pase a través de los aros gastados a la cámara de combustión. Hay que buscar un término medio para lograr así un funcionamiento del motor que sea todo lo bueno posible bajo esas circunstancias.

Es probable que sí, pero de todos modos su motor no está en condiciones de desarrollar su velocidad máxima. Cuando decida hacer un ajuste o medio ajuste, ya tendrá tiempo de atender también ese detalle.

VARIEDADES

1) El Rambler nacional, ¿salió con un año de atraso con respecto al de Estados Unidos? ¿Qué modificaciones sufrió en nuestro país?

2) Ustedes dicen (PARABRISAS 38) *que el TR-4 tiene sobremarcha en segunda, tercera y cuarta. ¿Cómo es eso? ¿Qué significa "overdrive"?*

3) Los Renault vendidos en EE.UU., ¿son fabricados por Kaiser?

LUIS OTTONE, Florencio Varela, PBA.

1) Debido a bajos volúmenes de producción emanados de un mercado chico, y a la obligación de la nacionalización casi total (90 %) de los automotores producidos en el país, nuestras fábricas usan matrices de estampa que las fábricas norteamericanas envían a nuestro país inmediatamente después de haber producido la serie de automóviles correspondiente al año en curso. No hacerlo significaría que cada automóvil argentino costaría varios millones de pesos (en vez de uno solo...).

2) "Overdrive" y "sobremarcha" son sinónimos que se usan para describir un mecanismo que suministra algo así como una directa "más larga", es decir, un cambio más. En el TR4, la sobremarcha está colocada a la salida de la caja de velocidades y actúa en segunda, tercera y cuarta. Podría actuar en primera también, pero un mecanismo de traba impide que lo haga, puesto que la "tracción" en primera es de tanta potencia que podría dañar los engranajes del mecanismo de sobremarcha.

3) No, señor. Kaiser fabrica los Renault en Argentina y en Brasil solamente. Los que entran en los EE.UU. son importados de Francia.

STOCK CARS

¿Qué son los "stock cars"? ¿Hay similitud con nuestros Mecánica Nacional?

CARLOS E. BARONE, Rafaela, S. Fe.

"Stock cars" (automóviles de serie) es una categoría estadounidense de automóviles normales preparados, que corresponden aproximadamente a los nuestros de TM. La carrocería debe ser externamente original con refuerzos interiores (barra antivuelco, cinturones de seguridad, etc.) permitiéndose determinadas modificaciones en el motor. Deben ser obligatoriamente cerrados. Como usted podrá apreciar, nada tienen que ver con los Mecánica Nacional nuestros.

LIBERTAD

¿Pueden hacer algún artículo sobre el manejo de un coche con "rueda libre"?

Santotomecino Amigo, S. Tomé, Santa Fe.

El tema no da como para un artículo. La rueda libre, utilizada en algunos automóviles de dos o cuatro tiempos, permite hacer los cambios de marcha sin usar el embrague, a costa de perder el efecto desacelerante del motor, recargando en cierta medida los frenos. Es conveniente usarlo en ciudad, porque facilita el manejo y reduce el desgaste en la transmisión; en ruta es igual usarlo o no usarlo. En montaña o barro es conveniente no utilizarlo para aprovechar el ya comentado efecto de desaceleración del motor. Aunque, en realidad, ese efecto es sumamente reducido en el caso de un motor de dos tiem-

PEUGEOT
Citroën
REPUESTOS Y ACCESORIOS
IMPORTACION FABRICACION
establecimiento TATEOSSIAN Hnos.
CABELLO 3363/65
(Alt. Las Heras 3400) Bs. As.
T. E. 71-3952 y 72-3957

TAPAS PLASTICAS
CON ARANDELA DE CAUCHO SINTETICO
PARA RADIADORES Y TANQUES DE NAFTA
• IRROMPIBLES
• INDEFORMABLES
• NO QUEMAN
Para toda marca de coche
Fabricante:
ROSARIO GIGLIO S. C. A.
P.R.G.
ALVAREZ JONTE 2620
Tel. 58-8991 - Cap.
Solicitamos distrib. mayoristas en toda la República

"KILOMETRO"
A. BELVEDERE
INSTRUMENTAL DE PRECISION

REPARACION de Limpiaparabrisas amperímetros, relojes, velocímetros, nafta y temperatura, tableros de naútica, transmisiones
SERVICE AUTORIZADO MOTOROLA
BLAUPUNKT y AUTOVOX
QUINTINO BOCAYUVA 392

DOMINGO PERRI Y CIA.
AUTO UNION
INSTITEC - DKW - GRACIELA
REPUESTOS Y ACCESORIOS
FABRICACION PROPIA
REPARACION de CIGUEÑALES
y RECTIFICACION de CILINDROS
AREVALO 1354
(alt. Córdoba 5900)
Tel. 772-9958 Bs. As.

DONATO MARIO
M. ORABONA
CHAPA - PINTURA
IBERA 1581 - Tel. 701-5287
Alt. Av. Lib. Gral. San Martín 6900
SERVICIO -y PORSCHE

LA BUJIA EXACTA
para su coche
AC AUTO LITE - "CHAMPION"
KLEIMAN REPUESTOS
VIAMONTE 1616

https://argentoteca.blogspot.com

pos (en la actualidad creemos que no hay autos de cuatro tiempos equipados con rueda libre).

M. G. 1947

¿Cuál es la velocidad máxima? ¿Qué velocidad podrá alcanzarse con algunas modificaciones en el motor, como retocar el árbol de levas? ¿Se consiguen repuestos? ¿Cuál es su rendimiento por litro? ¿Dónde puedo conseguir el manual de este coche? ¿Cuántos árboles de leva tiene y dónde se hallan ubicados?

ALFREDO RAÚL BERETTA, San Juan.

La velocidad máxima de un M. G. 47 nuevo, en buen estado, es del orden de los 125 kilómetros por hora. La velocidad alcanzable, con modificaciones depende del estado del motor y la naturaleza de las modificaciones que se desee practicar. No es fácil conseguir repuestos, pero con una tornería y taller de fresa muchos de éstos pueden improvisarse. En cuanto a usar repuestos de otra marca, habrá que hacer modificaciones según el caso. No tenemos información sobre el consumo. Tiene un solo árbol de levas, ubicado abajo, es decir, manda las válvulas por intermedio de balancines y botadores.

No podemos enviarle un manual, pero podemos hacerle ver uno para que anote los datos que necesite; si usted se encuentra en Buenos Aires, puede venir a vernos de lunes a viernes, de 8 a 14. Pida hablar con alguien del equipo técnico.

SALPICON

1) ¿Pueden darme las direcciones de...?

2) ¿Por qué no han publicado nada sobre el N.S.U. 1000?

3) ¿Qué velocidad máxima y consumo de combustible tiene el Kaiser Carabela?

4) ¿Qué saben del Isard 1200? ¿Se producirá en nuestro país?

5) ¿Podrían decirme el nombre verdadero de "Pécora"?

6) ¿El Renault 4L se considera auto o rural? ¿Puede correr en TM?

7) Los felicito por la sección deportiva. Le hacía falta a la revista. Creo que tendrían que hacer un recuadro con las clasificaciones en cada comentario. Lamento decirles que el comentario del VII Gran Premio de TM es malísimo, ya que se dedican a contar experiencias personales y no la carrera en sí.

8) Me gustarían más artículos referentes a los autos en miniatura, que es el "hobby" de moda.

CARLOS, Córdoba.

1) NSU Motorenwerke A.G., Neckarsulm, Alemania; A. B. Volvo, Gothenburg, Suecia; Alfa-Romeo S. p. A., Via Gattamelata 45, Milán; Regie nationale des Usines Renault, 8, Av. Emile Zola, Billancourt (Seine) Francia; Van Doorne's Automobielfabriek (DAF) Eindhoven, Holanda; Svenska Aeroplan A. B., Linköping, Suecia (SAAB); BMC: según la división que le interese; Abart & Co., Corsi Marche 38, Turín; Jaguar Cars, Ltd., Coventry, Inglaterra; Porsche K. G., Postfach 85, Stuttgart.

2) Nosotros hacemos una publicación en cada número sobre coches importados o extranjeros que no se importan. Ya le llegará su turno al NSU-1.000.

3) Velocidad máxima, alrededor de 140, consumo, alrededor de 5 km/litro.

4) Nosotros sabemos que, en boca cerrada, no entran moscas.

5) No, señor, por un principio de respeto a seudónimos, al menos hasta que éstos tomen un estado tan público que no tiene finalidad ocultar el nombre que escudan ("Larry", por ejemplo; todo el mundo sabe que "Larry" es Rodríguez Larreta).

6) Si el 4L "se considera" auto o rural depende de quien lo considere. Entendemos que no hay obstáculo para que un 4L participe eventualmente en carreras de TM..., aunque la suspensión no es la ideal para correr. Legalmente, no creemos que haya ningún inconveniente.

7) Gracias por las felicitaciones. En cuanto a su crítica sobre la crónica del Gran Premio Internacional de Turismo, piense que ésta es la prueba automovilística más comentada en el país. Millones de palabras se escriben anualmente sobre esta competencia. Nosotros quisimos salir un poco de lo común. Su opinión, por supuesto, es tan respetable como la de los muchos lectores que elogiaron el artículo.

8) El tema no da para muchos artículos. La mejor forma de informarse es recorrer las jugueterías y "boutiques" del centro. Aparte de los automodelos que encontrará en Córdoba, cuando llegue a Buenos Aires se verá con una variedad que prácticamente apabulla.

DEJE SU COCHE USADO
Y EL RESTO LO PAGA CON
$ 9.667 POR MES

RENAULT 4L

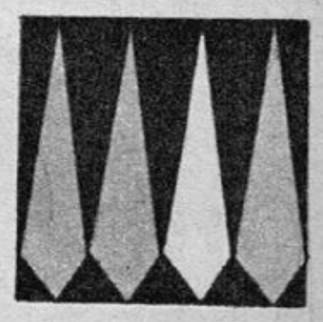
NUEVO 4 F FOURGONNETTE

- TRACCION DELANTERA
- SUSPENSION INDEPENDIENTE EN LAS CUATRO RUEDAS
- ASIENTOS DESMONTABLES
- MOTOR SUPER POTENTE

DAUPHINE
GORDINI

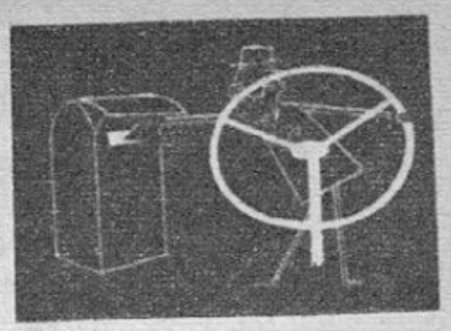
- REPUESTOS LEGITIMOS
- SERVICE ESPECIALIZADO

PEÑA
S.A.
CONCESIONARIO IKA
AV. SAN MARTIN 5702



https://argentoteca.blogspot.com

CORREO PARABRISAS



AUTO UNION

1) ¿Qué velocidad de crucero puede desarrollar un Auto Unión sin perjudicar el motor?

2) ¿Hay problemas con el empastamiento de bujías?

3) ¿Qué carga útil puede llevar aparte de cinco pasajeros (rural)?

4) El sistema de refrigeración por autosifón, ¿cómo funciona?

5) ¿Es elástica la caja de velocidades? ¿Puede andarse a 20 en tercera?

6) ¿Es buena la dirección?

7) ¿Es inevitable que "fume", es decir, que eche humo blanco?

Un Lector, sin dirección.

1) 120.

2) No hay problema si se usan bujías de graduación térmica adecuada y si se procura mantener el motor en altas rpm. Es fatal dejar que el motor de un Auto Unión ande despacio.

3) No tenemos la especificación, pero si lleva cinco pasajeros, le conviene limitar al máximo el equipaje.

4) Por diferencia en el peso específico de agua caliente y fría. El agua caliente que viene del motor sube, es enfriada por el radiador, y al enfriarse desciende entrando en el block, donde se calienta nuevamente. Ese "movimiento" es el que produce la necesaria circulación.

5) La "elasticidad" no es una propiedad de la caja de velocidades, sino del motor. El motor del Auto Unión no es elástico; al contrario, hay que practicar con él un manejo de estilo deportivo, usando frecuentemente la caja. Tiene cuatro velocidades y la cuarta no debe colocarse abajo de los 60 km/hora.

6) Es algo pesada, pero es directa y permite un buen control de la máquina.

7) El motor dos tiempos se lubrica con aceite mezclado con la nafta; es decir, se queman ambas sustancias a la vez. Siempre humeará un poco más que un motor de cuatro tiempos en buen estado. Para reducir lo más posible la emisión de humo, es importante mezclar el aceite con la nafta en la proporción que indica la fábrica, y no más.

DE CARLO RUIDOSO

Tengo un De Carlo 700. No hay problemas de motor, pero el auto es ruidoso, como es habitual en motores enfriados por aire. ¿Qué puedo hacer para que no haga tanto ruido?

FRANCISCO V. SURIANI, Mdza.

Como usted dice, el ruido es característico de los motores enfriados por aire, tanto por el funcionamiento de la turbina, como por el hecho de que, en un motor refrigerado por agua, el líquido actúa en cierta forma reduciendo el ruido mecánico. Ese efecto no se obtiene en el caso de un motor de refrigeración por aire.

No es fácil hallarle una solución a ese problema. Pruebe revistiendo el cofre del motor con material insonoro, de tipo plástico.

DAUPHINE GLOTON

Tengo un Dauphine que consume un litro cada 10 km, aun en el campo. ¿Puedo hacer algo por mejorar el consumo? A pesar de haber llegado a los 6.000 km, ¿debo seguir poniéndole nafta especial?

Pongo en marcha el motor, espero que se caliente, y echo el auto a andar. Al tiempo, el motor se detiene. ¿Por qué?

EDUARDO ÁLVAREZ, Córdoba.

El consumo que usted señala no es exorbitante, pero puede mejorarse. Probablemente, lo que su coche necesita es una buena puesta a punto.

Entre los errores comunes de nuestros automovilistas, parece haber surgido últimamente otro, cuyo origen desconocemos por completo: la idea de que es necesario ablandar un auto con nafta especial y después pasar a la común. Esta práctica no tiene asidero. Si el coche no pistonea con nafta común, no vale la pena echarle especial, ni cuando está nuevo, ni cuando está viejo.

El hecho de que su motor se detenga de improviso indica nuevamente que hay un problema de puesta a punto que resolver.

TAUNUS

1) ¿Qué cilindrada tiene el Taunus 17 M?

2) ¿Tiene el Magnette la misma cilindrada que el Di Tella? ¿En qué se diferencian?

3) ¿Son idénticos los motores del Isard 700 y el De Carlo 700?

4) El Taunus de mi padre recalienta a pesar de la atención mecánica que ha tenido (cambio de bomba de agua, poleas de ventilador, limpieza de radiador, etc.).

5) ¿Harán ustedes el Road Test del Taunus nuevo?

6) ¿Es verdad que a los coches europeos, especialmente los alemanes, hay que llevarlos a

https://argentoteca.blogspot.com

más de 50 km/h. para que anden bien, por la cantidad de revoluciones del motor?

R.O.P.B., Capital Federal.

1) 1.697 c.c.

2) La cilindrada es la misma, 1.500 c.c. El Magnette tiene más compresión (8,3 a 1), válvulas más grandes y opción a dos carburadores.

3) No son idénticos, pero son muy parecidos.

4) No podemos diagnosticar sin mayores datos.

5) Difícilmente.

6) Es un error, pero si más gente cometiera ese error, los coches durarían más... Expliquemos: no hay ninguna característica especial de un coche europeo, y mucho menos de uno alemán, que hace que sea necesario circular a más de 50 kilómetros por hora para que el motor funcione bien; pero hablando en términos generales, ésa es una característica de los coches pequeños, no necesariamente alemanes ni necesariamente europeos. Si hiciéramos una simplificación muy gruesa, contestaríamos que sí, señor, usted tiene razón.

BERGANTIN

¿Qué compresión tiene el Bergantín 4 cilindros? ¿Cuántos kilómetros rinde en ruta con 20 litros? ¿Y el Súper Seis?

¿Es verdad que el motor recalienta, en uso normal, estando en perfecto estado? ¿Tiene frenos adecuados a su velocidad? ¿Cómo podría mejorarse el sistema de frenos de este coche?

ANGEL MORALES, Capital Fed.

Compresión 7,3 a 1. Con 20 litros de nafta rinde unos 180 km. El Súper 6 anda por los 140 km.

En muchos Bergantines se ha observado el fenómeno de recalentamiento. No sabemos a qué atribuirlo.

Los frenos son adecuados para el cuatro cilindros; no sabemos si los son para el Seis. Caso de no serlo, habría que usar un servo Rambler.

GOLPES EN FRIO Y EN CALIENTE

Tengo un Ford 36 con motor 47. Siento un pequeño golpe que se nota en frío, mucho menos en caliente. Me habían dicho que podía ser una biela fundida, pero mi mecánico asegura que es golpe de perno.

¿Qué teimpo se puede andar 1.500 km., no andando a más de 80, no gasta más de 1/2 litro de aceite. Creo que sería una lástima destapar el motor ahora.

El marcador de nafta no funciona. Me dicen que no se puede arreglar. ¿Es cierto?

OSVALDO CERDÁ, Berisso, P.B.A.

Las consultas tipo "un pequeño golpe" son por cierto, bastante vagas. Pero en principio nos inclinamos a coincidir con su mecánico, de que es golpe de perno, pues éste tiende a desaparecer o a reducirse cuando el motor adquiere temperatura. En esas condiciones usted puede andar todavía con el auto, pero si el golpe tiende a ponerse muy notable aún en caliente, entonces tendrá que examinar la cuestión más a fondo.

Eso de que no puede arreglarse el marcador de nafta es relativo. Consulte en un especialista en reparación de instrumentos de tablero. Nosotros conocemos casas en Paraná 922 y Uruguay 767, ambos Capital Federal. Probablemente haya también en La Plata.

RAMBLERIANAS

1) Tengo un Rambler '62. Principal defecto: pérdida de aceite. Se desarmó tres veces (5 mil, 12 mil y 15 mil kilómetros). Aún después del último arreglo, el problema persiste. En 2.000 km., pierde 2 litros. El trabajo fué hecho en concesionarias IKA.

2) Ustedes dicen que la velocidad de crucero es de 120 km/hora. A esa velocidad correspondería una velocidad de pistón de 14 m/seg., bastante más alta que la recomendada de 12,5 m/seg. ¿No es andar mucho?

3) ¿Qué presión conviene para andar fuerte en curva?

4) ¿Cuáles son los efectos inmediatos de una mezcla pobre?

5) Vuelvo a insistir. ¿Qué opinión tienen de los aditivos para la nafta?

6) Aparte del pistoneo. ¿Qué problemas acarrea tener el motor un poquito adelatnado?

7) Para un rebaje con doble embrague, ¿a cuánto hay que acelerar el motor en la embragada de punto muerto? ¿A más o menos de las r.p.m. correspondientes a los de la marcha inferior a esa velocidad?

Un Ramblerista, Esperanza, Santa Fe.

1) La pérdida de aceite parece ser defecto de algunos motores IKA. En nuestra experiencia, se nota solamente a alta velocidad. No tenemos solución para ofrecer.

2) Según nuestros cálculos, 120 km/hora corresponden a 12,2 m/seg. en un Rambler '62.

https://argentoteca.blogspot.com

"NOS SALVAMOS POR TENER ATADOS LOS CINTURONES. SIRVA ESTO DE EJEMPLO PARA LOS QUE RECIEN COMIENZAN. NO HAY QUE OLVIDARLO".

Así habló al público CARLOS MENDITEGUY, luego del espectacular vuelco, seguido de varios tumbos impresionantes, durante la última jornada del IV Campeonato de Turismo de Carretera.

Salvex agradece al caballero y al deportista ejemplar, la gentileza de permitirle reproducir este mensaje en forma totalmente desinteresada colaborando así, a la campaña de seguridad en la que todos estamos empeñados.

salvex

máximo prestigio en cinturones de seguridad, adoptado ya, por miles de automovilistas y por las principales empresas de argentina.

salvex s.r.l. reconquista 513

En el volante...

COMODIDAD ES SEGURIDAD!

VALDEL S.R.L.

INDUSTRIA ARGENTINA

Conduzca COMODO Y SEGURO con

SISTEMA Delgado CON SEGURO DE VIDA

EL MEJOR CALZADO ARGENTINO

- Sumamente flexible y durable
- Suela de goma integral, exclusiva de Sistema Delgado.

67-69-270-21 Mamón sport Pegado

FLORIDA ESQ. CORRIENTES

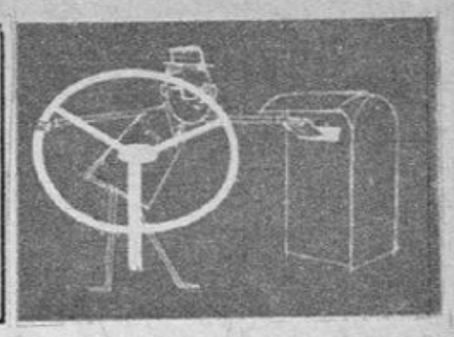
CABILDO 2120 - RIVADAVIA 6784 - Avellaneda: AV. MITRE 289

Rosario: CORDOBA 1090 - Mar del Plata: RIVADAVIA 2637

Mendoza: AV. SAN MARTIN 1434 - C. Rivadavia: GAL. SAN MARTIN

Fábrica: AV. JUAN DE GARAY 2480 - Bs. As.

CORREO PARABRISAS



Estaría, entonces, dentro del límite que tradicionalmente se ha aceptado para la seguridad de los motores. Ese límite, sin embargo, es muy relativo, y especialmente, muchos técnicos opinan que en un motor de carrera larga puede excederse sin inconvenientes.

3) Alrededor de 30 libras.

4) Una mezcla pobre producirá recalentamiento y eventual deterioro de las válvulas. También se observará una mayor predisposición al pistoneo.

5) Volvemos a reiterar: ninguna, por ahora.

6) En ciertas condiciones, se puede calentar excesivamente. Además no tendrá la agilidad y reacción instantánea de un coche que tenga el motor bien a punto.

7) A las mismas r.p.m. que corresponderían a esa velocidad en la marcha inferior.

PEUGEOT ACALORADO

Tengo un Peugeot 403, '63, 12.000 km. Usaba aceite Multigrado 20/40, pero con bajo rendimiento (debía cambiarlo cada 800 km). Decidí usar aceite de viscosidad fija (SAE 40). Desde ese momento, el coche empezó a calentar, llegando el indicador a cerca de cien grados, contra 80 de antes..., nadie le encuentra explicación. El calentamiento se produce cuando ando a más de cien... El ventilador pega y despega correctamente (pega a 86 grados en la boca del radiador). Usé desincrustante (por temor a incrustaciones en el termostato) sin resultado. Cambié correa de ventilador, también sin resultado. ¿Es casualidad que el calentamiento haya coincidido tan justamente con el cambio de tipo de aceite? ¿Cuáles son las velocidades mínimas y máximas en los cambios?

NUEVO SUSCRIPTOR, Río Gallegos, S.C.

De ninguna manera vemos cómo el cambio de tipo de aceite puede influir en el recalentamiento. ¿No será que usted empezó a notar mayor temperatura porque el tiempo se fue poniendo más caluroso? Tampoco entendemos en virtud de qué usted cambiaba el aceite cada 800 kilómetros. Con el precio del Multigrado, ésa es una política bastante costosa, por cierto. El manual Peugeot recomienda cambiar aceite cada 3.000 kilómetros, y no vemos por qué Ud. hace esa operación con frecuencia casi cuatro veces mayor, máxime tratándose de un motor nuevo.

Para su consulta sobre velocidades máximas y mínimas, consulte las "Tablas mágicas de Parabrisas", PARABRISAS 39.

DIRECCIONES Y MANUALES

1) Un amigo mío dice que su Gordini alcanza 60 en primera. ¿Puede ser?

2) ¿Pueden darme las direcciones de...?

3) Tengo un manual de Alfa-Romeo 2000, sin usar, y estoy dispuesto a vendérselo o cambiarlo por folletos que ustedes posean...

MARIO BLAZINA, Mario Bravo 150, Dto. 5, Avellaneda, P.B.A.

1) No, señor. En nuestro Road Test figura 54 km/h, pero posteriormente la carta de un lector nos ha hecho dudar seriamente y pensar que en esa medición hubo una falla que no alcanzamos a explicarnos. 60 km/h serían más de 8.000 rpm, y ese régimen no está al alcance de un motor común, o sea "No de carrera".

2) JAGUAR Cars, Ltd., Browns Lane, Coventry, Inglaterra; DAIMLER-BENZ A.G., Mercedestsrasse 136, Stuttgar-Unterturkheim, Alemania Occidental; OFFICINE ALFIERI MASERATI S.p.A., Via Ciro Menotti 322, Modena, Italia; FIAT S.p.A., Corso Marconi 10, Turín, Italia; PORSCHE K.G., Postfach 85, Stuttgart, Alemania; A. B. VOLVO, Göteborg, Suecia.

3) Agradecemos su ofrecimiento, pero lo trasladamos a algún lector interesado. Que se comunique directamente con el señor Blazina, por favor.

REIVINDICACIONES TUCUMANAS

En PARABRISAS *40 leí "¡Qué semana!", en la cual hablaba de la Semana de Velocidad en Carlos Paz, en la que participó Nasif Stéfano, campeón argentino de fórmula 1. Creo que en nuestro país no sabemos reconocer los valores que tenemos en el deporte, mayormente cuando son tucumanos... Vds. conocen el sacrificio del "turco" en las carreras en que intervino en esa semana, corriendo en una en el tiempo de descanso de la otra...*

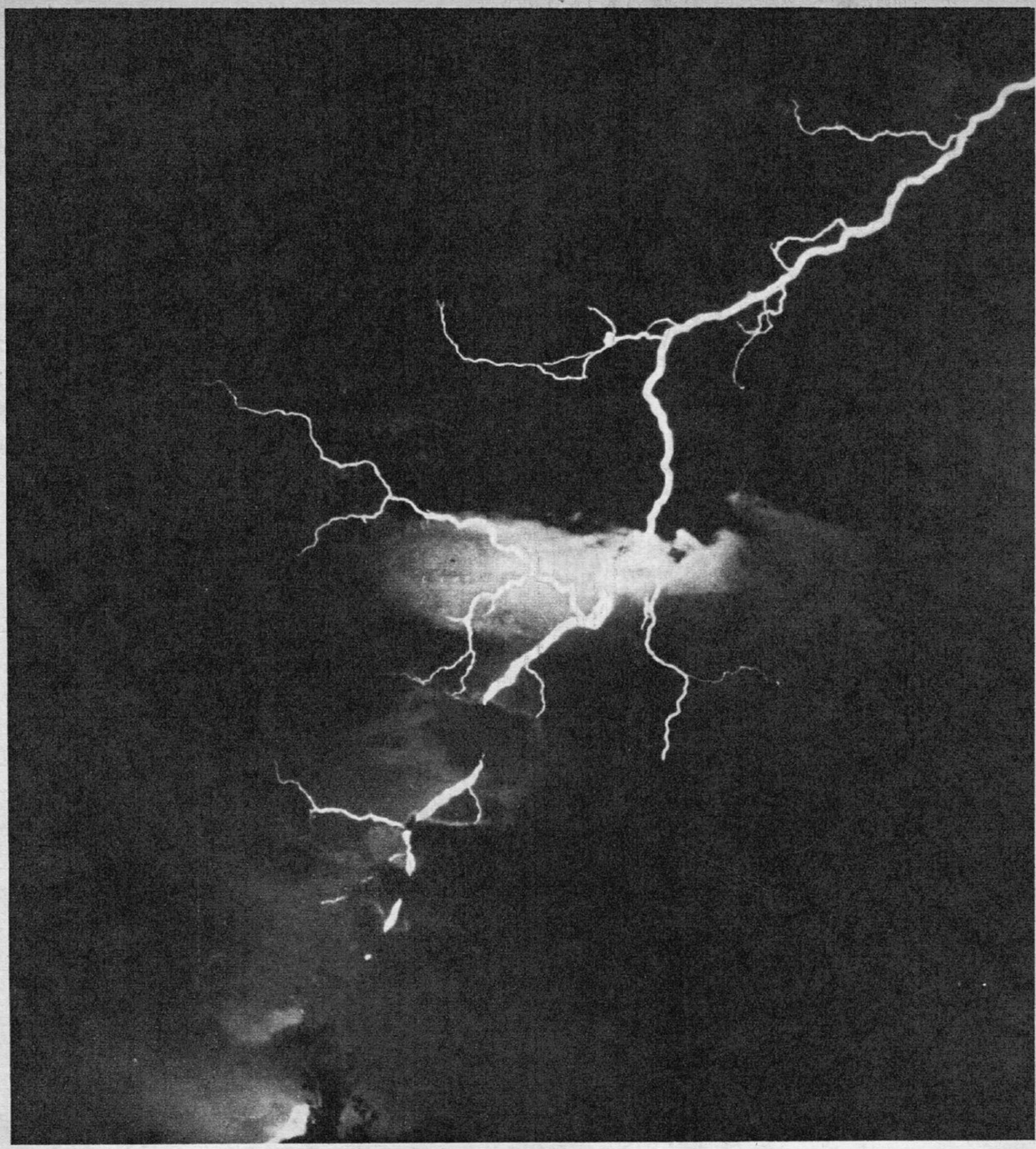
Además, quisiera una explicación de por qué no le asignaron una máquina buena a Stéfano...

RAMÓN S. CAMPO, Tucumán.

Coincidimos completamente en valorar a Nasif Stéfano, a quien creemos un corredor de

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com



Antes de girar la llave de su Falcon, usted ya sabe que el potente zumbido es claro signo de una infalible energía que despierta los 101 H. P. del motor. Esa seguridad en el sistema de encendido, es el resultado de las pruebas que se realizan en el Laboratorio de Ingeniería del Centro Industrial Ford de Gral. Pacheco. Un costoso dispositivo acciona dicho sistema, probándolo miles y miles de veces en todos sus elementos y posiciones. La llave del Falcon simboliza su confianza en él. Usted sabe las satisfacciones que se abren con ese simple movimiento de llave. La chispa instantánea corre a encender la vida del motor y, desde el zumbido inicial, usted percibe una clara sensación de potencia, que luego, en cada momento, destaca en calles y caminos la inconfundible personalidad del Falcon.

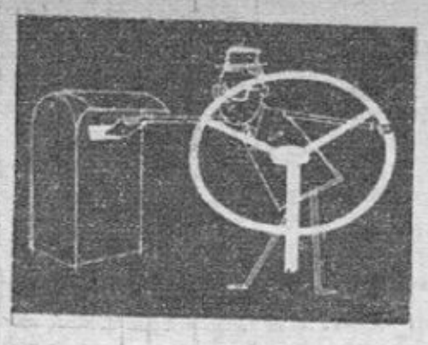
Ford Motor Argentina
SOCIEDAD ANONIMA

Ford CENTRO DE CALIDAD PARA PRODUCTOS DE CALIDAD

Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores

https://argentoteca.blogspot.com

CORREO PARABRISAS



posibilidades muy promisorias. No creemos que exista un prejuicio contra tucumanos en especial (ocurre que en general los aficionados del interior opinan que se discrimina contra SU provincia...), pero coincidimos en pensar que quisiéramos saber algo más sobre el criterio aplicado al distribuir máquinas de carrera entre los pilotos argentinos, especialmente en lo que se refiere a la calidad de las máquinas en sí.

BUENA JUNTA

En PARABRISAS *33, en "N.S.U. Anfibio", un lector dice que conviene mojar la junta de tapa de válvulas antes de colocarla, a lo que Vds. responden que no, porque el corcho no absorbe agua...*

Mi experiencia es que conviene sumergir las juntas en agua durante unos 15 minutos para que tomen el tamaño correspondiente y asienten a la perfección... Necesito los números 3, 4, 5 y 7 de PARABRISAS, *¿hay algún lector que me los pueda facilitar?*

HÉCTOR D. KÖNIG, Humboldt, S. F.

Agradecemos la información al señor König. Creemos que no todas las juntas reaccionarán ante una inmersión en agua, pero, de todos modos, no creemos que el tratamiento pueda perjudicar la pieza.

Si algún lector tiene los ejemplares pedidos por el señor König, que se dirija directamente a él, por favor.

CILINDRICAS

1) ¿Qué cilindrada tiene el Ford V8, 1946?

2) ¿Qué velocidad máxima puede dar ese coche?

3) ¿Qué es la dirección motriz?

4) ¿Hay algún Corvette en la Argentina?

5) ¿Cuánto cuesta un Corvette 61/62, puesto en el puerto de Buenos Aires? ¿Lo testearán?

6) ¿Qué cilindrada, HP, RPM, etc., tiene este coche?

7) ¿Qué ventajas tienen las "luces de idiota"?

8) ¿Cómo puede corregirse un velocímetro sin llevarlo al taller?

9) ¿Pueden darme características del motor tipo Estanciera?

10) ¿Cuánto cuesta aproximadamente una Ferrari Super Fast en B. A.?

SPORTSMAN, s/dirección.

1) 3.917 c.c., 100 H.P.

2) 135 más o menos.

3) Un sistema, normalmente hidráulico, que hace girar las ruedas conforme se mueva el volante de dirección. Vale decir que el volante sirve más de "llave de paso" que de acoplamiento directo con la barra de dirección. Sus ventajas son mayor liviandad y menor número de vueltas entre tope y tope.

4) Hemos visto alguno que otro. No sabemos cuántos hay, pero no son más de dos o tres.

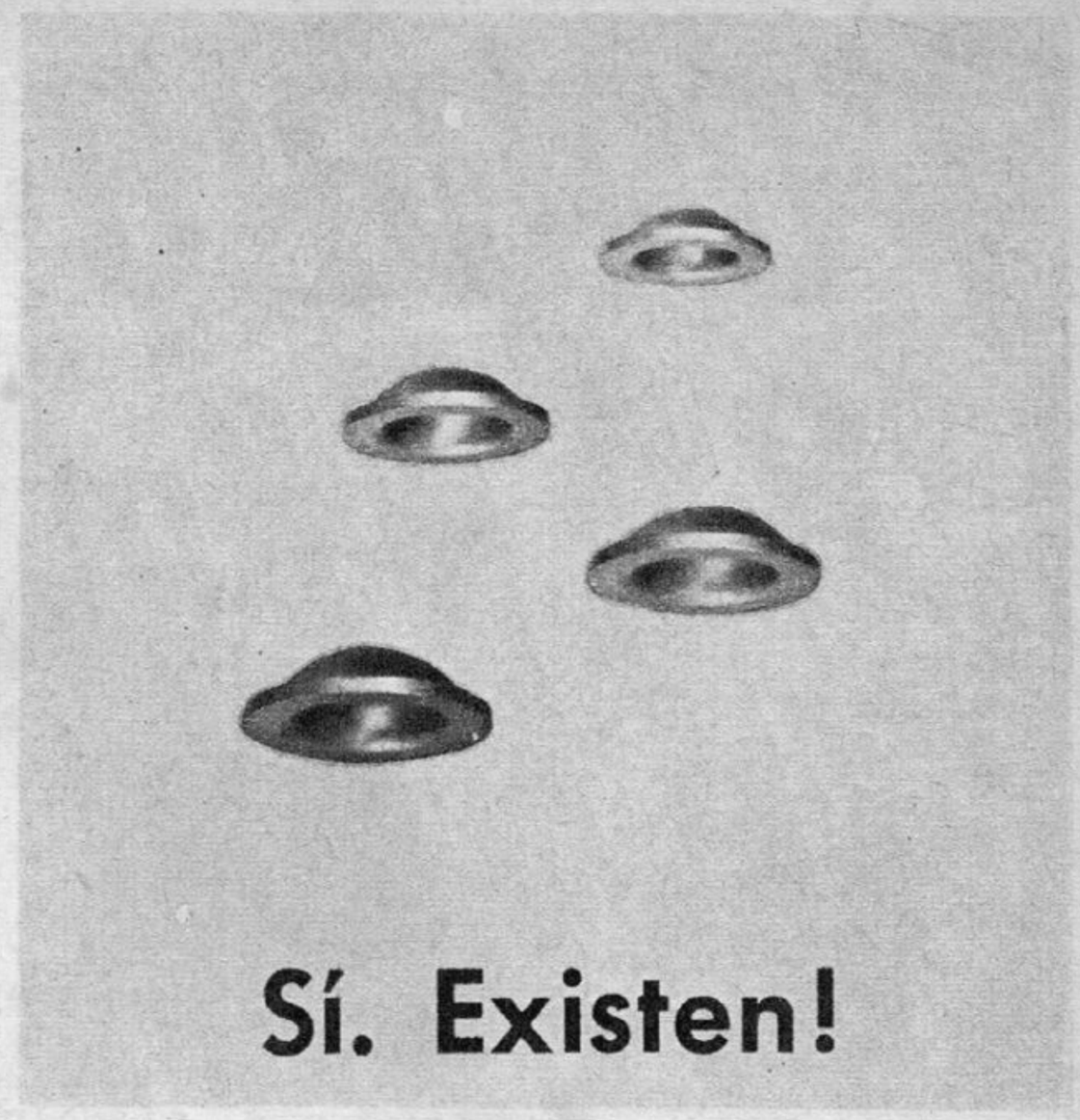
5) No tenemos idea de precio. No lo vamos a testear.

6) No tenemos la lista completa 1964. En el '63 eran así las opciones, todas de 5.354 c.c.: 250 HP a 4.400 r.p.m., 170-180 km/h.; 300 HP x 5.000 r.p.m., 180-200 km/h.; 345 HP x 6.000 r.p.m., 200-220 km/h.; 360 x 6.000 r.p.m., 210-230 km/h. Variaban la compresión, árbol de levas, número de carburadores etc. La versión más potente tenía inyección de combustible.

7) Su uso es muy discutido. Los fabricantes alegan que los conductores despreocupados nunca controlan los instrumentos de aguja mientras el coche está en marcha, y que únicamente un indicador de luz es capaz de llamarles la atención de un desperfecto en el coche. Nosotros siempre preferimos tener indicadores de aguja, pero los fabricantes los están usando cada vez menos. El amperímetro prácticamente ha desaparecido, así como también el medidor de aceite; y hasta hay coches enfriados a agua que no tienen medidor de temperatura. Nosotros creemos que es un error. Por supuesto, son más baratos que un buen instrumento.

8) Depende de lo que usted entienda por "corregir". Si usted quiere significar "calibrar", hemos explicado el procedimiento en otras entregas de CORREO PARABRISAS. Usted debe poner el coche a velocidad constante, tomar el tiempo entre mojones adyacentes con un buen cronómetro, y hacer la cuenta 3600/t, siendo t = tiempo en segundos entre mojón y mojón.

Si por "corregir" entiende un cambio mecánico, debe hacerlo un especialista. Saque el error propio del instrumento en incrementos de 20 en 20 km/h y confeccione una planilla que debe llevar a la casa especialista en tableros.



Sí. Existen!

No son un producto de la fantasía. Existen... y son cuatro. Disgregadas en la nafta, producen un fino polvo metálico que llega a la cámara de combustión y realiza tres importantes funciones: RELLENA DESPERFECTOS - AJUSTA ASIENTOS DE LAS VALVULAS - EVITA LAS FUGAS DE ACEITE POR AROS PEGADOS. Cómo? Platos voladores? No, Señor! Automóviles... de cualquier marca o modelo, como el suyo, por ejemplo. Puede que usted no lo crea. Pero... por qué no prueba? *METAL-DEN vale $ 850.-*

- *Se echa la tableta N° 1 en el tanque de combustible y a los 20 km empieza a descarbonizar cilindros y válvulas.*
- *A los 200 km se echa la tableta N° 2. El motor comienza a recuperar su compresión normal.*
- *A los 500 km se echa la tableta N° 3, que evitará el excesivo consumo de aceite.*
- *A los 1.000 km se echa la tableta N° 4, que continuará ajustando el motor durante 30.000 km.*

ADQUIERALO EN LOS COMERCIOS DE CAPITAL Y GRAN BUENOS AIRES

®Metal den®

Fabricante en Sudamérica

AUTO-DEN S. A.

Carlos Pellegrini 27 - T. E. 37-6870 - Buenos Aires

Señor Director Técnico - AUTO-DEN S. A. - C. PELLEGRINI 27 - Bs. As.

Sírvase enviar información del producto sobre el siguiente vehículo:

MODELO ..... AÑO .....

CONSUMO DE ACEITE EN 1.000 KM .....

KILOMETRAJE .....

NOMBRE .....

DIRECCION .....

LOCALIDAD .....

PAIS .....

https://argentoteca.blogspot.com

*PONGALO a 0 Km.

MIENTRAS MANEJA!

MOTALOY realiza un ajuste completo de motor al cubrir con una capa metalizada antifricción las superficies normalmente desgastadas de los cilindros, pistones válvulas y aros.

De esta manera Ud. obtendrá: ● Menor gasto de aceite ● Reducción del consumo de nafta ● Aumento de la compresión ● Descarbonizado y metalizado, vuelve a nuevo su motor.

MADE IN U.S.A.

monroe

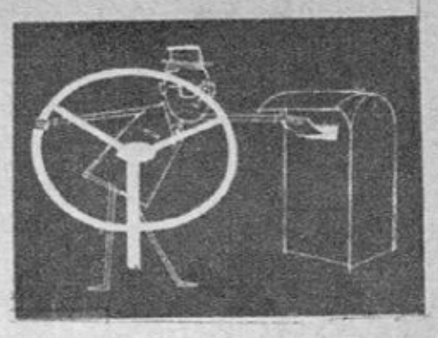
Fabricado por MOTALOY MANUFACTURING Co. Inc. San Antonio Texas. USA MOTALOY se usa una sola vez y rinde hasta 300.000 kms. Pídalo en los principales comercios del ramo.

MOTALOY

Importado y distribuido por: CIA. DISTRIBUIDORA AUTOMOTRIZ S.A.C.I. Bmé. Mitre 559 - Tel. 30-3100/5100

Hay zonas para agentes del interior.

CORREO PARABRISAS



De lo contrario, anote el error en una tarjeta que puede llevar en la gaveta, por ejemplo, en la cual figure: "a 70, 65 reales; a 80, 74 reales; a 90, 82 reales; etc.", según el error que usted haya determinado en sus pruebas anteriores.

9) Tiene seis cilindros con válvulas al costado, 84 x 111, 3.707 c.c., compresión 7,3 a 1, 115 HP. Un carburador Cárter de dos bocas, encendido 6 v.

10) No tenemos idea.

VARIAS

1) ¿Cuál es la velocidad de crucero para un Gordini con 4 personas en un viaje de 4.000 kilómetros?

2) ¿Qué clase de nafta conviene usar?

3) ¿Cuál es el precio del Peugeot 404 rural?

4) ¿Cuántos HP tiene el Citroën 11 c.v.?

5) ¿Cuántos HP tiene el Chevrolet 400?

CARLOS DÍAZ VÉLEZ, Venado Tuerto, S. F.

1) Recomendamos 90-100. No exceda el peso máximo permitido del coche.

2) Conviene usar especial. Un Gordini normalmente pistoneará con común.

3) Le rogamos consultar, por esta vez, a un concesionario, que le dará precio sobre su plaza, incluido flete y otros gastos. Muy pronto reanudaremos la planilla de los argentinos 0 km.

4) 55 HP.

5) El nuevo tiene 125; el anterior, 105.

ENVERGADURAS

...En la nota "¿Qué es un museo de automóviles?", PARABRISAS, diciembre, dicen: "Pero el coche que tal vez más emocione es el Itala de 1907, que en su época recorrió 16.000 km. de desierto, estepa, barro, y finalmente caminos empedrados, para unir Pekín con París, en la primera carrera de gran aliento (y la única de esa envergadura) que se hizo en el mundo."

Es un error, porque en 1908, el 12 de febrero para más datos, se largó la carrera Nueva York-París, siendo cubierta la distancia por el ganador en 169 días. Participaron seis coches y una veintena de hombres; el coche ganador resultó ser un Thomas Flyer de 4 cilindros y 60 caballos, con transmisión a cadena...

FIRMA ILEGIBLE, Rosario.

Mucho agradecemos su interés. El caso que Ud. plantea (y por supuesto, nosotros conocíamos el caso de la carrera Nueva York - París) es discutible. Nosotros creemos que la de Nueva York no tenía la "envergadura" de la otra, pero podría haberse mencionado, ya que evidentemente hay valores al menos comparables. Nuevamente, le agradecemos.

VELOCIDADES

He tenido una discusión con amigos sobre velocidades máximas, y les agradecería me informaran sobre los siguientes coches: Renault 1093, Rambler Ambassador, Mercedes 220 Mercedes 300.

H. E. U., Tres Arroyos.

Renault 1093: hay una versión que se vende en Francia como opción al Gordini común. Tiene 55 HP, y su velocidad máxima debe andar por los 140-45. Los 1093 del equipo I.K.A. desarrollan considerablemente más velocidad, creemos 160 o más.

Rambler Ambassador: suponemos que usted se refiere al modelo argentino. Su velocidad máxima debe ser del orden de los 150.

Mercedes 220: según una fuente independiente, las velocidades son : 220, 155 km/h; 220 S, 165; 220 SE, 172.

Mercedes 300: actualmente se vende solamente en versión "SE", es decir, con inyección de combustible, velocidad 175.

CARROCERIAS PLASTICAS

Tengo un D.K.W. dos puertas, modelo 36, y quisiera carrozarlo en material plástico... ¿Tiene algunas direcciones?

RICARDO ASCÁRATA, Marcos Paz 840, S. M. de Tucumán.

No tenemos actualmente direcciones de talleres que se dediquen a carrocerías plásticas. En un tiempo repuntó esta industria, cuando no se conseguían automóviles nuevos. Después decayó porque la operación que quiere hacer el señor Ascárata cuesta mucha plata —más, seguramente, del valor total actual de su D.K.W.

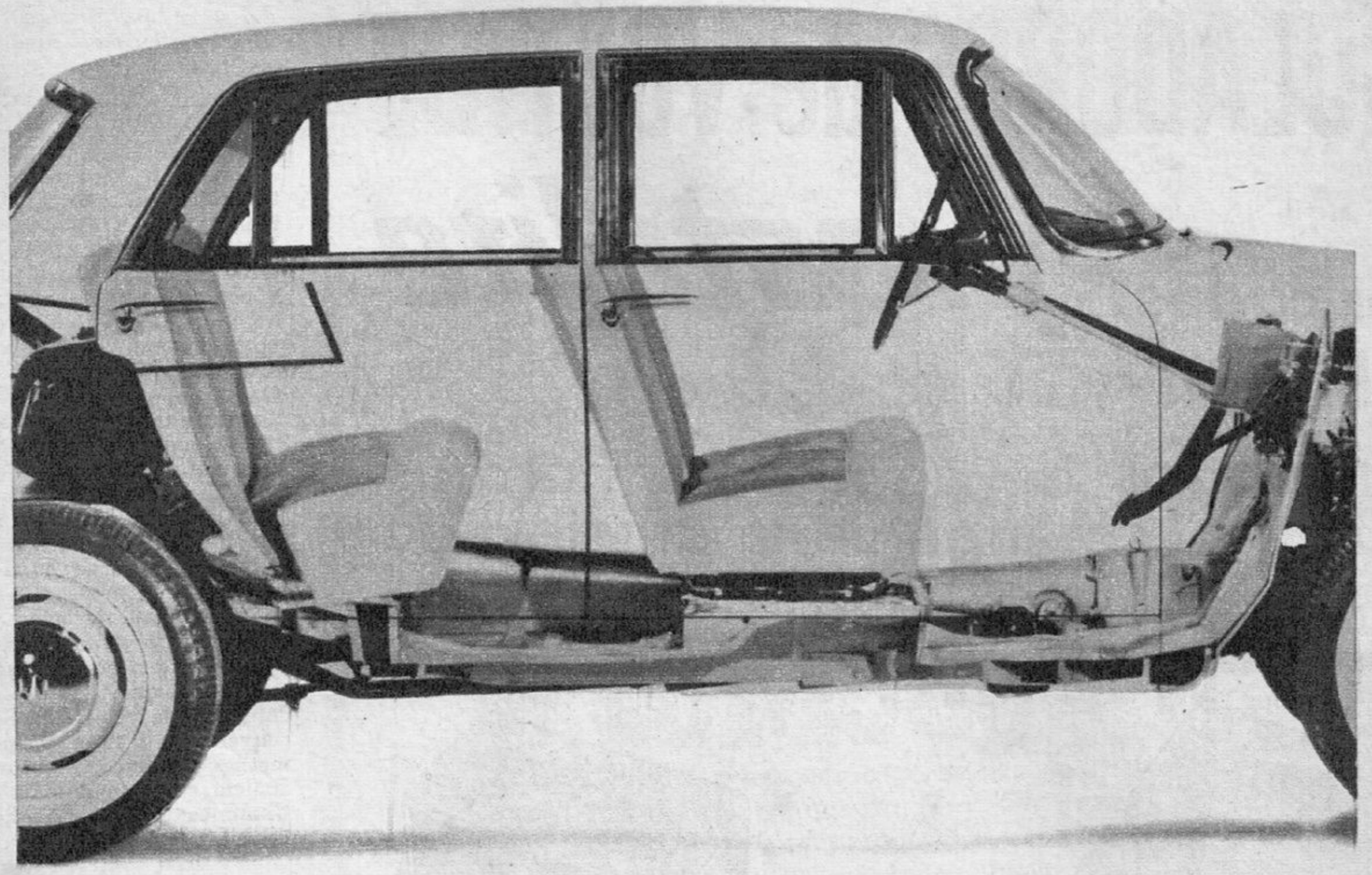
Si algún lector puede informar al señor Ascárata, rogamos le escriban directamente a San Miguel de Tucumán.

A LOS RICOS PARABRISAS

...Vendo colección completa de PARABRISAS, en perfecto es-

https://argentoteca.blogspot.com

Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores.



¿Quién Vive?

Usted vive en él.
Entrar a su coche es como entrar a su casa. Usted está en su casa. Lejos de preocupaciones y problemas.

En su isla particular. Y su isla propia debe ser un oasis de comodidad. Debe tener una recomendable vida interior. Cálida y segura.

El Di Tella 1500 reúne estas condiciones. Sin ir más lejos: visibilidad en los cuatro costados, asientos para estirarse a gusto. Comodidad y espacio.

También tranquilidad: donde esté, un Concesionario Siam Di Tella Automotores le asegura atención especializada y repuestos legítimos.

Confort y tranquilidad: su coche, su casa.

DI TELLA 1500 .

https://argentoteca.blogspot.com

CORREO PARABRISAS

tado...

FRANCISCO RAMOS ACEVEDO, Piedra Blanca, Depto. Fray M. Esquiú, Catamarca.

Comunicarse directamente con el señor Ramos Acevedo. por favor.

CAMINO FORZADO

Camión Chevrolet 6.500, modelo 1957...:

1) Luz de válvulas.

2) Luz de platinos.

3) Está recién rectificado. ¿Cuántos kilómetros debo hacer para poder engancharle un acoplado?

4) ¿Cuántos HP tiene este motor?

5) ¿Es cierto que el motor V8 del mismo modelo tiene alzaválvulas hidráulicos, y que por lo tanto no se controla la luz de válvulas?

RODOLFO CIANCIO, Azul, P.B.A.

1) Tenemos solamente manual de camiones 1960. Creemos que los motores son idénticos. La luz de válvulas, en caliente, es de 0,006" para admisión y escape.

2) 0,016" (1960).

3) No tenemos esa información.

4) En la tapa de balancines debe decir "Thriftmaster" o "Jobmaster". En el primer caso tiene 235 pulgadas cúbicas y 115 HP. En el segundo, 261 pulgadas y 130 HP. En cuanto a la carga útil, en el torpedo de su motor debe haber una plaqueta en la cual figura el peso bruto total (GVW) en libras. Cada libra equivale a 450 gramos (1 kg. = 2,2 libras).

5) Sí, señor. Los Chevrolet V8 tienen botadores hidráulicos, y por lo tanto no es necesario revisar la luz de válvulas.

ANGLICISMOS

1) ¿Qué es "fading" en el frenado? ¿Cómo se mide?

2) ¿El "drag", ¿cómo se mide, y en qué unidades? ¿Hay alguna velocidad stándard para su medición?

BERNARDO R. BASUALDO, San Nicolás, P.B.A.

1) Cuando se usan muy repetidamente los frenos (ej., alta velocidad en caminos de montaña) es frecuente que desaparezca todo el efecto frenante. Vale decir, que el coche se queda repentinamente sin freno, aunque el pedal responda normalmente. No se conocen exactamente los motivos de este fenómeno, aunque parece que se trata de un "licuado" superficial y consiguiente pérdida de rozamiento. El "fading" no se mide universalmente; en PARABRISAS hemos ideado un sistema que consiste en frenar veinte veces seguidas de 80 a 0, tomando los tiempos que requiere cada desaceleración.

2) "Drag" es la suma de resistencias que gravitan sobre un automóvil que circula a una determinada velocidad. Se toma convencionalmente a cien kilómetros por hora, y es un buen indicio de las cualidades aerodinámicas del coche. Se mide en kilos por tonelada.

FORD SEIS CILINDROS

1) Ford Seis, 1955... ¿luz de válvulas y platinos?

2) ¿Por qué "pican" las válvulas, al acelerar el coche, cuando va despacio en directa?

3) ¿Qué densidad de aceite es recomendada para caja y diferencial?

CESÁREO VÁZQUEZ, San Julián, S. C.

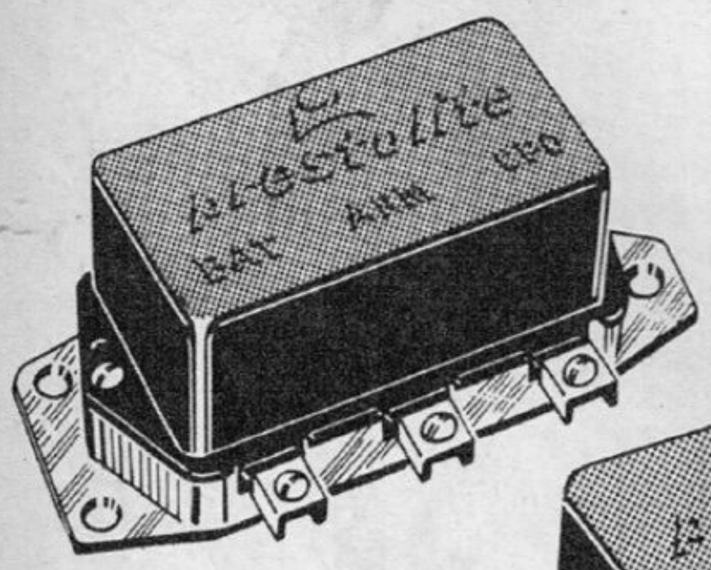
1) En caliente, admisión 0,015", escape 0,019". Platinos 0,024" a 0,026".

2) Por su descripción, es evidente que el ruido no proviene de las válvulas, sino que es "pistoneo" o "detonancia". Proviene del uso de nafta de bajo valor octánico y/o motor fuera de estado óptimo. Si ocurre ahora y no ocurría antes, puede deberse a fuera de punto del distribuidor, mezcla demasiado pobre, o motor carbonizado. Y mientras tanto, la solución es emplear más frecuentemente la segunda.

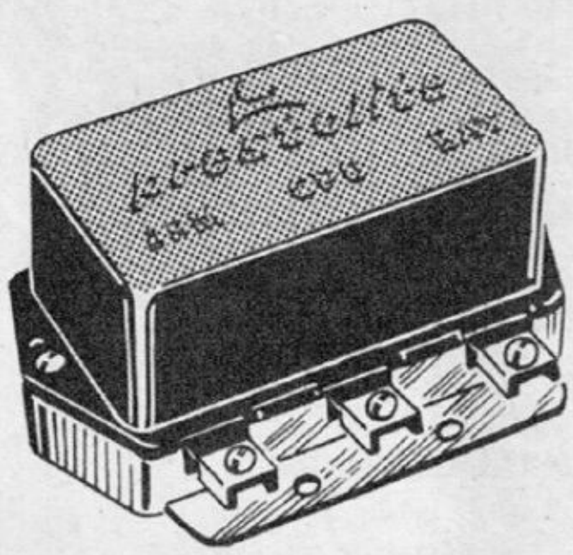
3) SAE 80.

REGULADORES de VOLTAJE prestolite

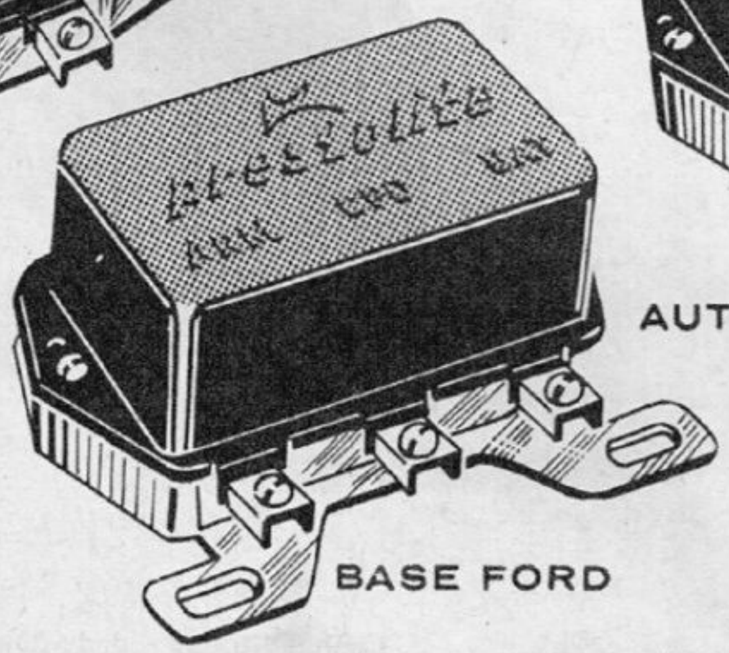
Fabricados, calibrados y controlados de acuerdo a normas e ingeniería de elevado prestigio internacional.



BASE DELCO - REMY



BASE AUTOLITE - PRESTOLITE



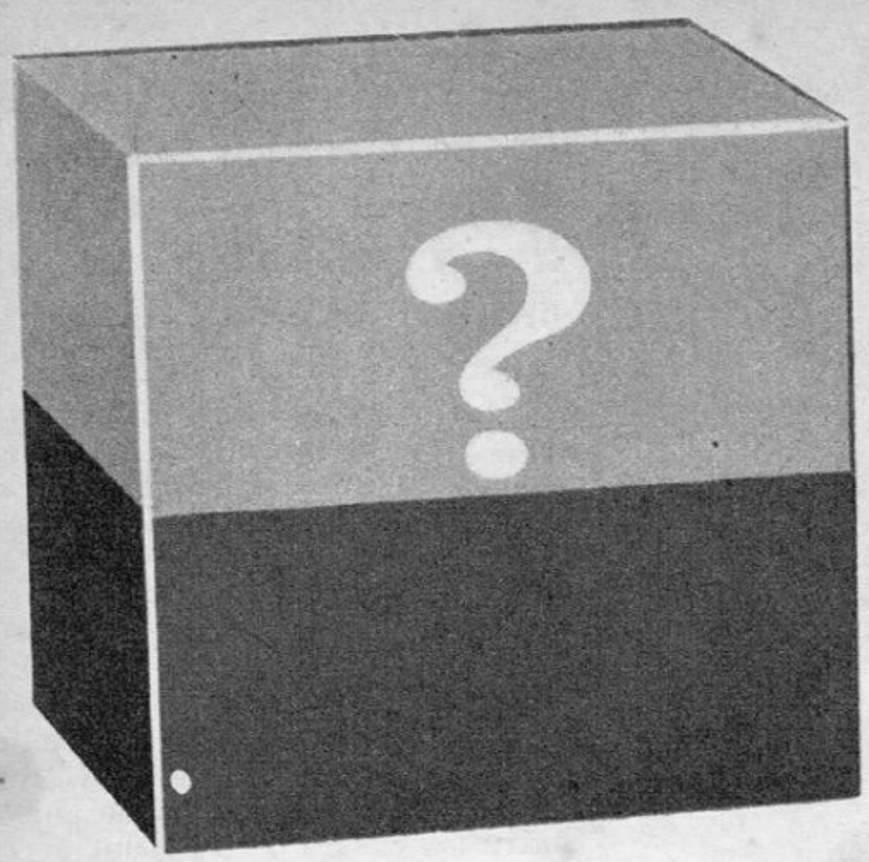
BASE FORD

PIDA FOLLETO DE APLICACION

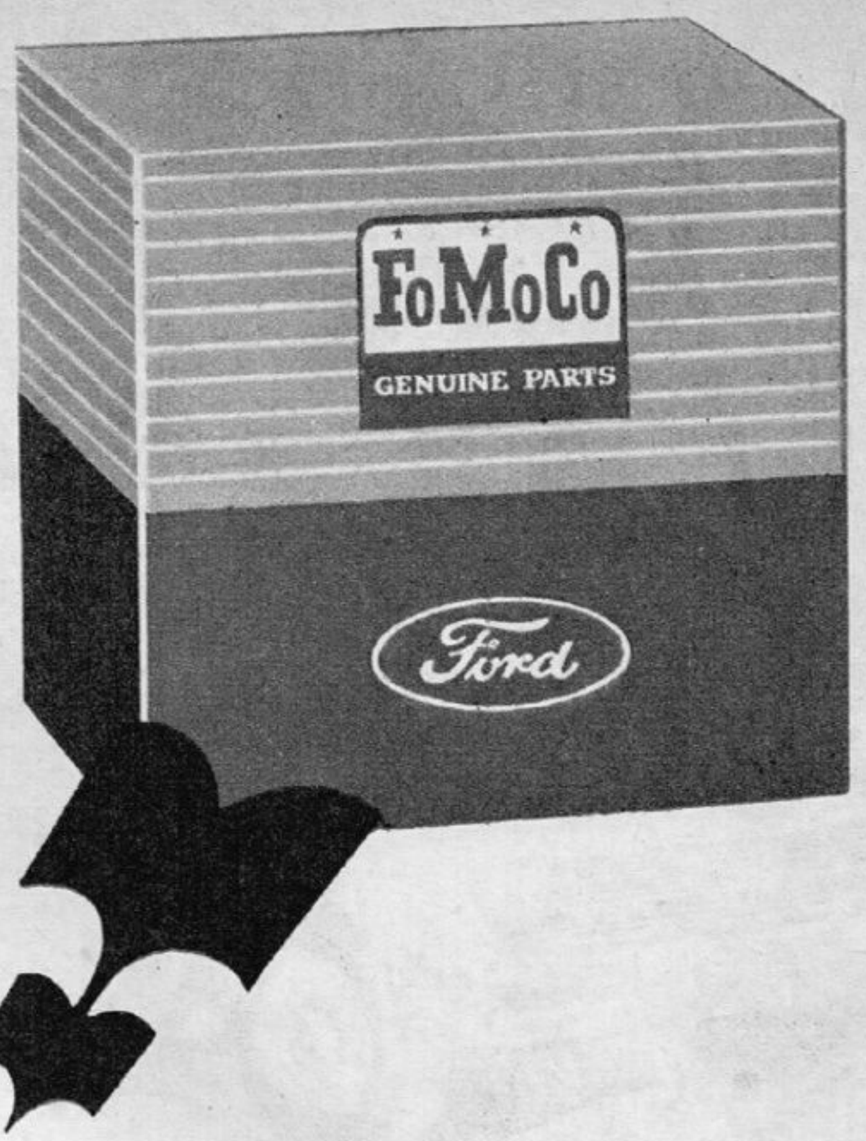
FABRICADOS por ARGELITE S.A.I.C. bajo licencia de Prestolite Internacional Corporation, Toledo, Ohio, U.S.A.

DISTRIBUIDORES: Beaudean, Do Porto y Cía; Cadma; C. I. R. A.; De Angelis; Galve Hnos; Goffre Carbone y Cía; Ronchetti Razzetti y Cía; Will L. Smith.

https://argentoteca.blogspot.com



PARECIDO ¡PERO NO IGUAL!



EL RESULTADO QUE UD. BUSCA SE OBTIENE SOLAMENTE CON

REPUESTOS LEGITIMOS FoMoCo

Aunque sea parecido el envase... ¡lo de adentro nada tiene que ver con lo que su Ford necesita! Evite las penosas experiencias que resultan de las imitaciones. ¡Exija que su Ford sea reparado únicamente con repuestos legítimos FoMoCo, presentados en su envase original rojo y gris, y en su nuevo envase azul y gris! Sólo de esa manera su automotor seguirá brindándole las satisfacciones a que Ud. está acostumbrado.

Ford Motor Argentina
SOCIEDAD ANONIMA

MANTENGA SU FORD INTEGRAMENTE FORD

https://argentoteca.blogspot.com

ESTE ANIMAL EXISTE

Un Chevrolet chico a la australiana; seis cilindros, válvulas a la cabeza, diseño de General Motors; no se conoce en esta parte del mundo, pero este animal existe.

Para nosotros, Australia está tan lejos y tan desvinculada, en cuanto a medios de comunicación, que no sería excesivamente condenable un argentino que hiciera como el campesino que vio por primera vez una jirafa, cerró los ojos y afirmó: "Este animal no existe".

A pesar de todo, Australia sí existe, y su riqueza natural (agricultura, minería, incontables ovejas) es tal que actualmente su stándard de vida está entre los cuatro o cinco más elevados del mundo; hay un auto cada siete habitantes y una docena de fábricas trabajan día y noche para satisfacer la demanda de sudorosos ovejeros que acuden, libras en mano, para poder volver a la estancia en un 1964.

La marca que más se vende es la única puramente nativa, la Holden, aunque lo de nativo está mestizado por dos circunstancias: Holden es una filial de General Motors, y los coches de la marca siempre han tenido semejanzas más que casuales con los Chevrolet contemporáneos.

Henos aquí, entonces, que para 1964 Holden salió a la venta con la nueva serie EH; su estilización es decididamente chevroletiana, y lo es también su motor (dos cilindradas, tres opciones de potencia) de seis cilindros en línea y siete bancadas, muy similar a todos los otros seis cilindros que actualmente fabrican las filiales GM desparramadas por todo el mundo.

Las dos cilindradas son, respectivamente, 2,9 y 2,4 litros, y las opciones de potencia con 115 HP (motor grande) y 100 ó 95 HP (motor chico). Caja de tres velocidades o, alternativamente, transmisión automática motor grande solamente.

Tampoco debe creerse que General Motors-Holden es un tallercito artesano que hace autos con cariñosa dedicación. En primer lugar, GM no trabaja de esa manera, y en segundo lugar, la demanda australiana es tanta que GM-H puede darse el lujo de producir un motor cada minuto y medio. Al cabo de un día, unos cuantos

La suspensión delantera es la clásica para un modelo Chevrolet o similar; resortes helicoídales y doble juego de "parrillas". El eje trasero también tiene fijación y suspensión convencionales, por sistema Hotchkiss-drive (eje rígido abrazado a los elásticos de hoja).

Si le interesa saber algo más sobre Holden, se comenzó a fabricar a fines de 1948. En 1949, ya hacían diez por día. En 1954, casi 55 mil unidades. Superaron las cien mil (tanto como toda nuestra industria combinada), en 1958 —y a esta altura, estaban produciendo su cuarta serie—, el coche que ustedes ven en las fotos actuales es el "octava serie". En 1962 produjeron su unidad Nº 1 millón.

Evidentemente, este animal existe. *

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

"¡El horario puede cumplirse perfectamente!"

La respuesta fue terminante. Nuestro entrevistado, un colectivero con muchos años de oficio ("Tengo 22 años en la calle"), dedicado, desde hace un tiempo, a manejar taxi. Pidió que no reveláramos su nombre ("Todavía tengo muchos amigos en la línea..."), pero fue claro y perfectamente definido en las respuestas al bombardeo de preguntas a que lo sometió PARABRISAS.

Nosotros habíamos ido con las garras afiladas, dispuestos tal vez a algún choque verbal. No ocurrió, porque nuestro entrevistado se colocó en una posición completamente objetiva, cuando hicimos los primeros sondeos a la pregunta de si los colectiveros eran matones de oficio o si había atenuantes a su favor.

Hay un poco de las dos cosas. Los factores son: cansancio por excesivo trabajo, bastante "factor de compadrito" y bastante "factor de viveza".

LA VIVEZA CRIOLLA

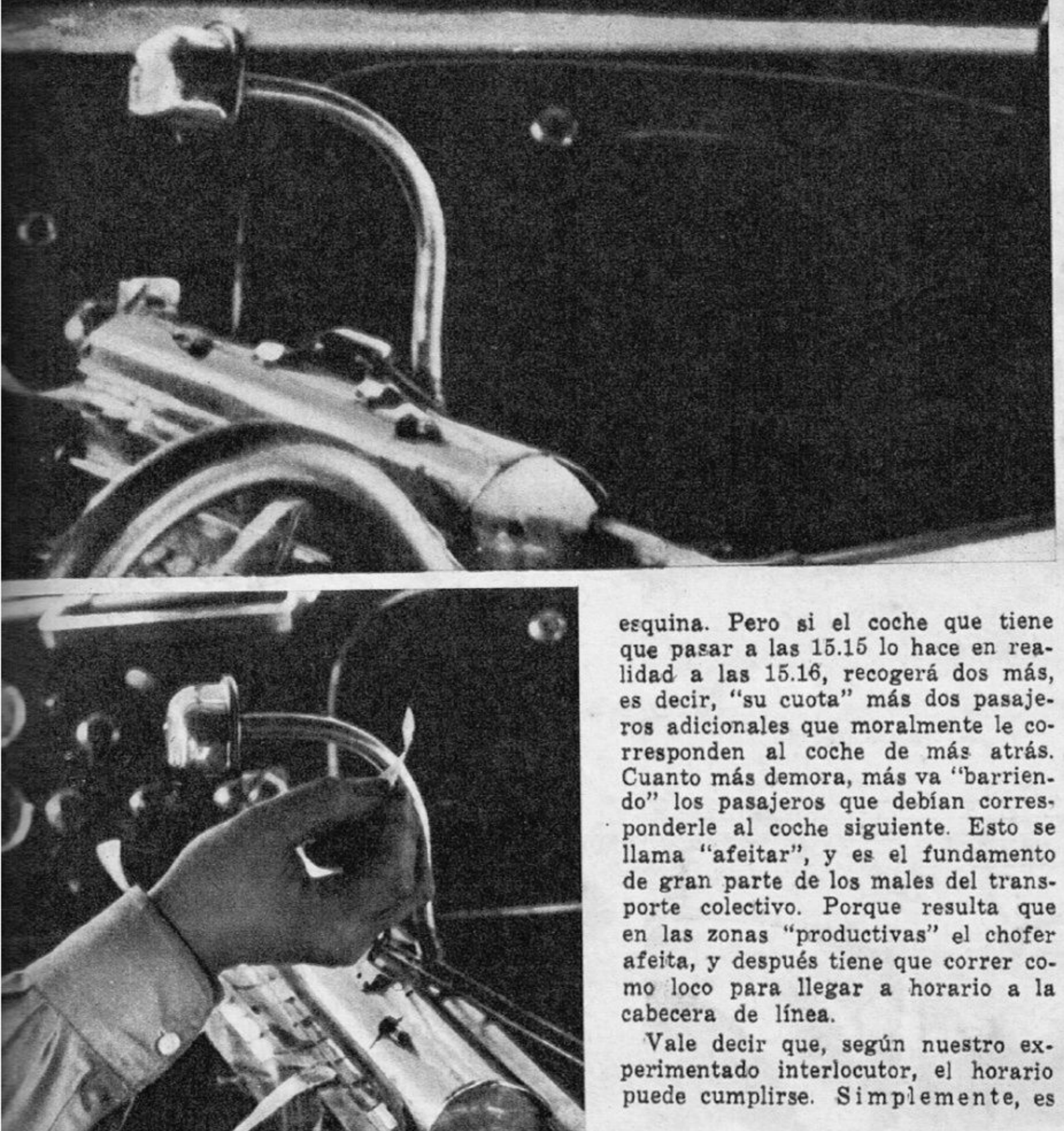
En los últimos tiempos, cuando parece haber recrudecido la eterna batalla entre el automovilista particular y el chofer de transportes, muchas voces se han alzado señalando que si los colectiveros corren demasiado, se debe primordialmente a los horarios, que son demasiado exigentes, y a las penalidades que severamente castigan las infracciones a los mismos. Por eso, una de las primeras cosas que preguntamos fue: "¿Es cierto que los horarios son demasiado ajustados?".

La respuesta fue negativa. Los horarios pueden cumplirse. Como línea general se habla de 3/4 de minuto por cuadra, lo que es ampliamente suficiente. Cuando se establecen horarios no se sale a matar; después de todo, las empresas están formadas por propietarios de coches, y ellos no tienen interés en "tirarse a matar ellos mismos".

Pero entonces entra a jugar la "viveza criolla". Supongamos que la línea Equis tiene un coche cada tres minutos. Si supusiéramos que en una esquina determinada llega un pasajero cada treinta segundos con precisión matemática, resultará que cada coche recogerá seis pasajeros en esa

https://argentoteca.blogspot.com

PROBLEMAS... GRANDES



esquina. Pero si el coche que tiene que pasar a las 15.15 lo hace en realidad a las 15.16, recogerá dos más, es decir, "su cuota" más dos pasajeros adicionales que moralmente le corresponden al coche de más atrás. Cuanto más demora, más va "barriendo" los pasajeros que debían corresponderle al coche siguiente. Esto se llama "afeitar", y es el fundamento de gran parte de los males del transporte colectivo. Porque resulta que en las zonas "productivas" el chofer afeita, y después tiene que correr como loco para llegar a horario a la cabecera de línea.

Vale decir que, según nuestro experimentado interlocutor, el horario puede cumplirse. Simplemente, es cuestión de que los choferes no se "tiren" entre ellos y manejen en la forma que corresponde.

EL CANSANCIO

Aquí tocamos un aspecto que, al menos moralmente, es atenuante. Aunque prácticamente no lo es de ninguna manera. Los "peones" no cobran por mes, sino por "vuelta" (150 pesos por vuelta, más o menos). En una línea promedio, un peón puede hacer en un día cuatro vueltas con bastante sacrificio, y cinco deslomándose. Después de cumplida su jornada, que le demanda doce o catorce horas, tiene que confeccionar la planilla de recaudaciones, cargar gas-oil, y llevar el coche a lavado y engrase. Resultado, se le hace una jornada que a veces llega a las quince horas.

Evidentemente, cuando ya va terminando la tercera "vuelta", ese hombre no está en condiciones fisiológicas de conducir por el centro de la ciudad una mole de varias toneladas a la vez que expende boletos, les da el vuelto a los pasajeros, y confecciona de cuando en cuando la planilla de boletos.

El planteo es bastante claro: si hace tres vueltas, cobra $ 450, si hace cuatro, $ 600, si hace cinco, $ 750. Por lo tanto debe esforzarse en dar la mayor cantidad posible de vueltas. Pero el esfuerzo es enorme.

LOS COMPADRITOS

Volvimos a preguntar: ¿hay colectiveros matones? La respuesta fue afirmativa. No lo son todos, por supuesto, pero los hay. El hecho de tener un vehículo grande, fuerte, cuya masa física impresiona a los automovilistas, y que no se puede chocar porque el auto siempre lleva las de perder, crea una sensación de superioridad o, al menos, de impunidad, que evidentemente reacciona sobre un hombre cansado o, de todos modos, predispuesto a envalentonarse. No son solamente los colectiveros los que tienden a aprovecharse de las circunstancias que los ponen en situación de golpear... Hay un problema también de demasiada gente nueva, jóvenes de veintidós años que quieren llevarse a todo el mundo por delante con los ímpetus propios de la edad. Hasta que el tiempo no les suavice las aristas... su iracundia se verá reflejada en su forma de manejar.

LA "OTRA" PARTE

Por supuesto que los colectiveros también tienen sus cargos que formular contra los conductores particulares. Que les hacen "gambetas", que los obstaculizan olvidando que les cuesta mucho más trabajo frenar y acelerar, que no toman en cuenta sus radios de giro en las esquinas... Es un poco la intolerancia que gesta la intolerancia. Desgraciadamente en el tránsito porteño no hay ángeles, ni de caras sucias ni de caras limpias.

¿Cuáles son las soluciones para todo esto? En el próximo número examinaremos el problema desde diversos puntos de vista técnicos. Evidentemente, el problema mueve a inquietarse, porque un colectivo es una enorme mole que, lanzada a velocidad,

https://argentoteca.blogspot.com

puede convertirse en una máquina de destrucción tan pronto como las circunstancias se pongan de revés.

VARIEDADES

Muchas cosas quedaron en la cinta de la máquina de escribir. Recaudaciones, por ejemplo; en algunas líneas, los patrones se llevan a casa todo lo que recaudan, en otras se hace una bolsa, y a fin de mes se realiza una liquidación de todo lo cobrado, a "tanto" por vuelta o por kilómetro recorrido.

Un coche trabaja 18-20 horas por día, el resto del tiempo lo pasa en lavado, engrase, reaprovisionamiento, etc. Dura unos tres años; después su mantenimiento ya se hace antieconómico.

Entrar en una línea puede costar un millón de pesos. Cuando una línea decide (por asamblea) admitir algunos coches más, sortean "derechos de entrada" entre los asociados, y los premiados venden el derecho o lo usan para un coche propio, según les parezca. Vale decir, un verdadero premio de lotería...

Cuando un coche (sea el patrón o el peón el que maneje) comete reiteradas infracciones o recibe reiteradas quejas de usuarios, se lo sanciona suspendiéndolo por varios días y, eventualmente, despidiéndolo de la línea. También pueden suspender al patrón, pero no al vehículo; vale decir que el colectivo puede circular, pero el patrón no puede manejar, tiene que manejar un peón, y entonces la paga del peón evidentemente disminuye la ganancia del patrón.

Carteristas: no hay componenda entre carteristas y colectiveros. Lo que sí hay es temor, temor del colectivero de que si delata al carterista, éste lo estará esperando un buen día, o mejor dicho una buena noche, con una robusta cachiporra. Vale decir, que el pasajero debe cuidar sus propios intereses. La policía trabaja con notable eficiencia, pero el Código Penal es arcaico y parece hecho "para los chorros". Claro, ya nos internamos en otro terreno.

Algunas líneas muy grandes están formadas por sociedades anónimas y los conductores son todos empleados. También hay sociedades mixtas. Le hablamos sobre los ómnibus de una afamada marca que se caracterizan por estar todos chocados. "¿A qué se debe?" La respuesta fue: "Dejadez". Los coches no son propios, y los conductores no defienden su capital, ergo, no les interesa. Es palpable la diferencia; basta detenerse un rato en una calle céntrica para notar la diferencia entre esos coches y los otros de las líneas formadas por propietarios.

Ya estamos llegando al fin del espacio y, simbólicamente, nos están haciendo señas con la luz de stop. En el próximo número seguiremos hablando sobre este asunto. Por ahora, colorín colorado... *

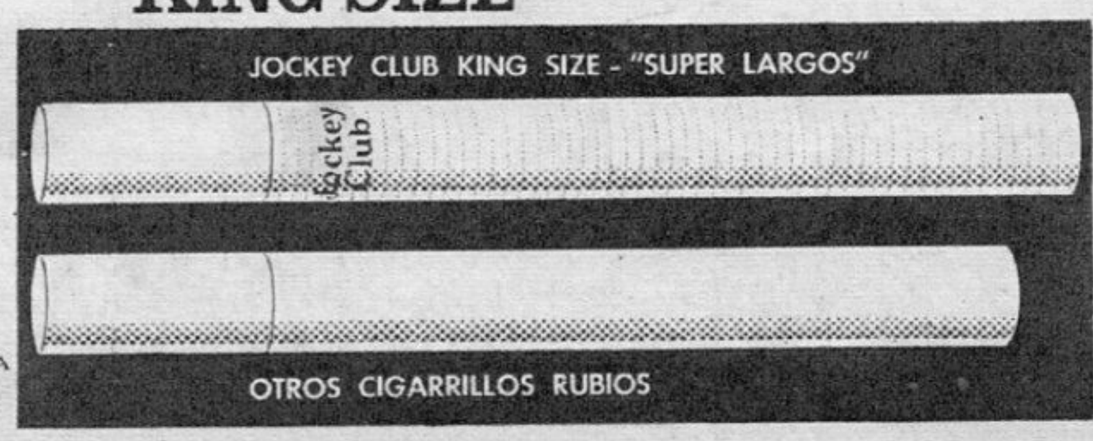
https://argentoteca.blogspot.com

calidad internacional

Polo de alto vuelo el nuestro. Calidad internacional que todos distinguen. Auténtico diez de handicap. JOCKEY CLUB KING SIZE, rubios con filtro, de auténtica calidad internacional.

Jockey Club

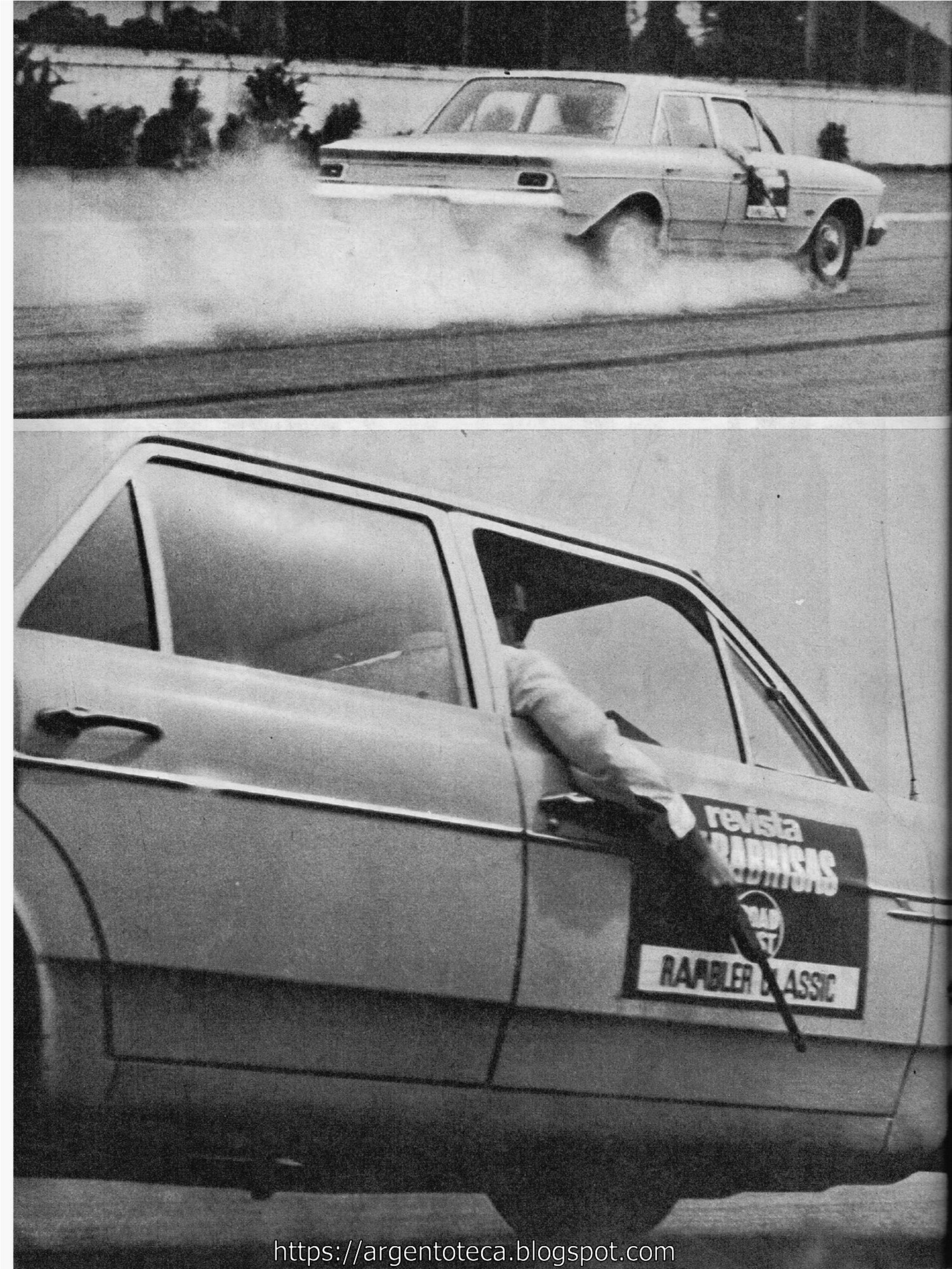
"KING SIZE"*



* SUPER LARGOS

COMPAÑIA NOBLEZA DE TABACOS S.A.

https://argentoteca.blogspot.com



https://argentoteca.blogspot.com

28 road-test de PARABRISAS: probamos el

RAMBLER CLASSIC 660

Mas estilizado, simple de líneas y por lo tanto mas fluido. Pocas o ninguna arista, amplias superficies de doble curvatura

Sin comentarios iniciales, la redacción de PARABRISAS recibió de Industrias Kaiser Argentina un Rambler Classic, modelo 1963, para ser sometido a esa serie de pruebas que en conjunto configuran un test que saldrá oportunamente publicado en PARABRISAS (oportunamente es ahora). La unidad en cuestión resultó ser un automóvil de color celeste con tapizado celeste también, agradable y descansado.

Este automóvil había tenido sus partidas bravas antes de ser recibido por PARABRISAS. Tuvo encima la "vuelta" del Gran Premio y alguna que otra "piña". Cuando lo recibimos estaba tirado a nuevo y en perfecto estado de funcionamiento, con algo así como catorce mil y pico de kilómetros.

Es difícil comenzar a hablar sobre este automóvil sin pensar automáticamente en la diferencia fundamental de forma con el modelo anterior.

Existen casos en que la diferencia entre un modelo y otro es de pequeños detalles de carrocería, alguna bagueta, otra combinación de colores, etc. En el concreto caso Rambler, el modelo último difiere completamente del anterior, por lo menos en cuanto a carrocería se refiere. Desapareció la sensación monolítica siendo reemplazada por una línea liviana y fluida, que pone de manifiesto en líneas generales una sobriedad estilística muy agradable. Conservando el rodado de dimensiones muy aproximadas a las del modelo anterior, en este caso da la impresión de más grande al ser más liviana la impresión de conjunto de la carrocería. Sin embargo, las dimensiones interiores del nuevo modelo son tan generosas como las del anterior.

Las opiniones sobre el tamaño de las ruedas están muy divididas, por lo menos en cuanto a estética se refiere. Personalmente, el que escribe esta nota opina que el tamaño es correcto, tanto estética como funcionalmente. Considera que los pozos, de los cuales existen tantas variedades en las calles de Buenos Aires y otras ciudades importantes, las huellas en los caminos de tierra, etc., son más fácilmente superables con rodado grande. Técnicamente hablando es tan discutible y tan fundamentada una opinión como la otra.

El Rambler Classic 660 parece más grande desde el interior que visto desde afuera.

Y esta primera apreciación se confirma en la realidad física de la prueba. Tres personas se acomodan con facilidad en el asiento delantero; lo mismo, aunque en menor medida, ocurre en el trasero. Sabidos son los inconvenientes que causa el túnel de transmisión, cosa común en los automóviles con motor delantero. En este caso, el túnel en la parte delantera tal vez moleste al pasajero que va sentado al medio. En la parte correspondiente al asiento trasero, el túnel, ya disminuido, no ofrece mayores inconvenientes.

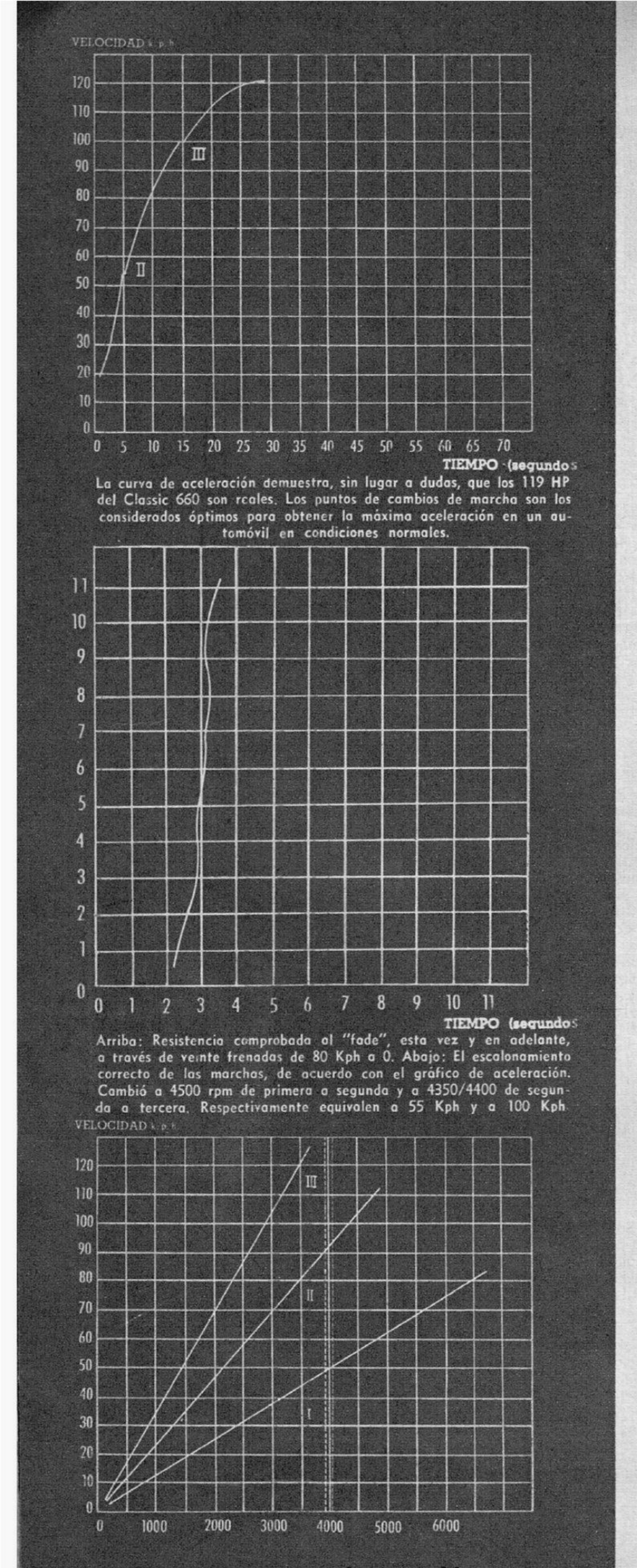
Los asientos en sí son amplios y largos, con buena sustentación del cuerpo y lo suficientemente mullidos como para asegurar comodidad en este sentido. La posición de manejo del conductor es otra cosa. El diseño tipo norteamericano se ve aquí reproducido fielmente con todas sus características. El volante está demasiado cerca del respaldo del asiento delantero y esta característica se conserva a través de todo lo que pueda deslizarse el asiento sobre sus correderas. Dicho de otra forma, el volante está demasiado lejos de los pedales. De este modo, el conductor encuentra que siempre tendrá el volante cerca del pecho y manejará con los brazos encogidos.

La regulación de distancia del asiento, que se efectúa por medio de una leva colocada debajo del asiento del lado de la puerta, no soluciona la posición del volante. Inclusive, en el punto más alejado de su recorrido, un conductor de mediana estatura maneja con los brazos doblados. Esta es una característica común a la inmensa mayoría de los automóviles de diseño norteamericano.

Entrar y salir del puesto de conducción, lo mismo que los otros, es una operación fácil, dado el ancho y el tamaño general de las puertas. El asiento trasero, no tan amplio ni tan cómodo como el delantero, tiene en su parte media un refuerzo, estructura o tensor que endurece esa zona. con

Frenando según un nuevo sistema de marcación, que integra en las frenadas el tiempo de reacción de un conductor normal.

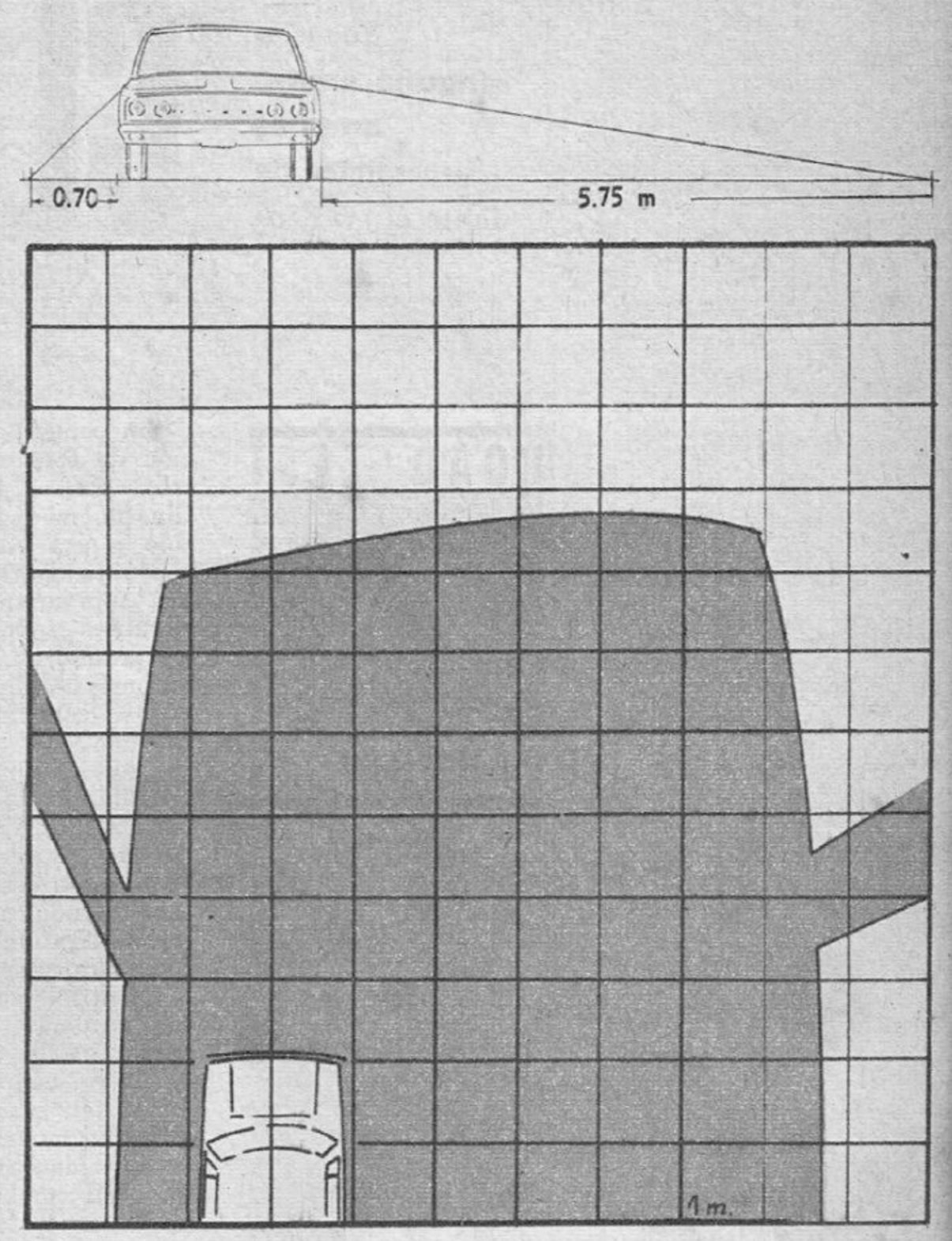
https://argentoteca.blogspot.com



La curva de aceleración demuestra, sin lugar a dudas, que los 119 HP del Classic 660 son reales. Los puntos de cambios de marcha son los considerados óptimos para obtener la máxima aceleración en un automóvil en condiciones normales.

Arriba: Resistencia comprobada al "fade", esta vez y en adelante, a través de veinte frenadas de 80 Kph a 0. Abajo: El escalonamiento correcto de las marchas, de acuerdo con el gráfico de aceleración. Cambió a 4500 rpm de primera a segunda y a 4350/4400 de segunda a tercera. Respectivamente equivalen a 55 Kph y a 100 Kph.

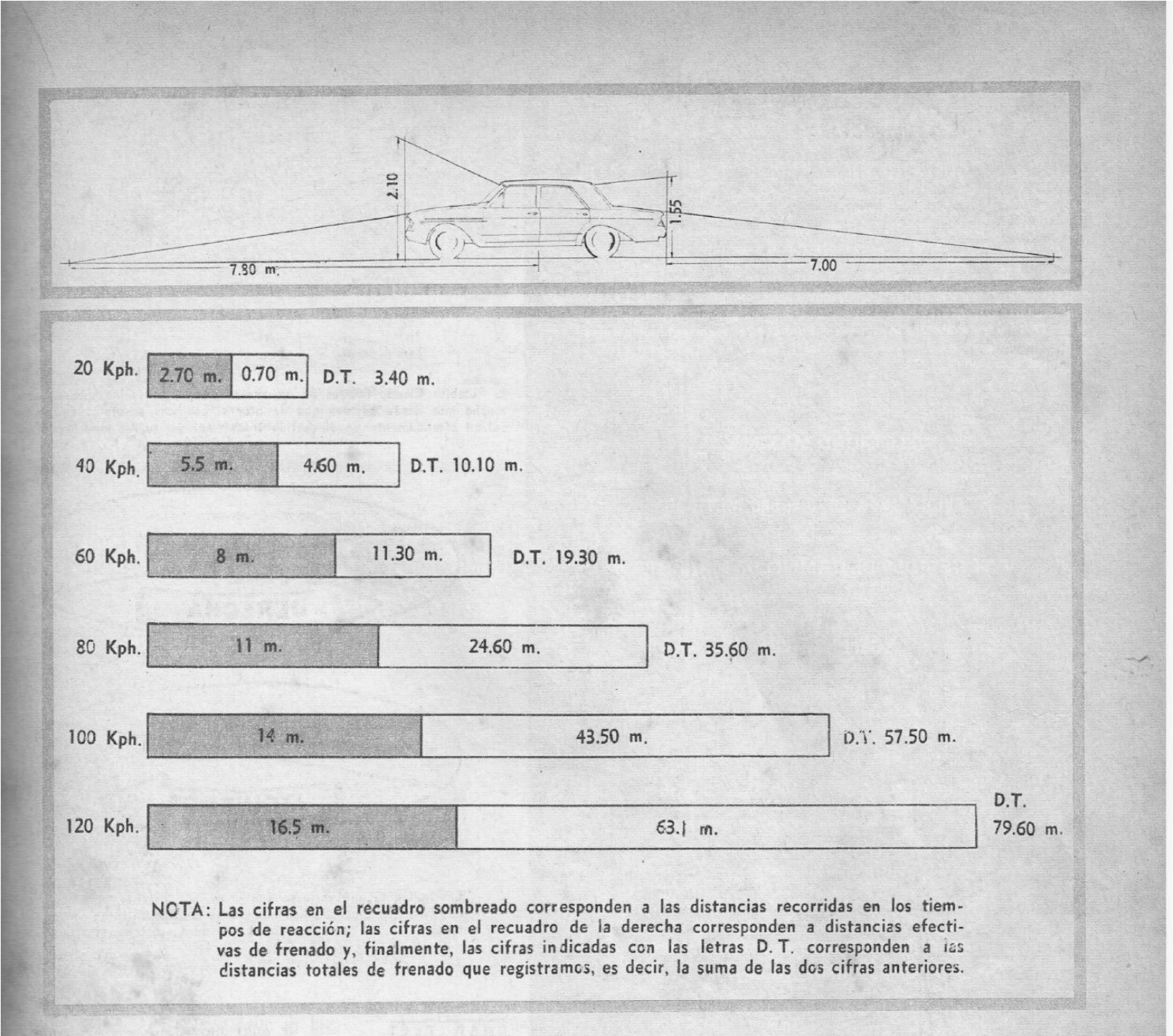
La visibilidad expresada en gráficos. Las variaciones que pudieran surgir por diferencias de estatura de diversos pilotos son mínimas. La que aparece en los gráficos responde a un conductor término medio. El asiento delantero conspira en cierta medida contra la visibilidad frontal, pero su comodidad compensa este defecto. La rueda delantera derecha queda aislada hasta acostumbrarse.



la consiguiente incomodidad para el pasajero del medio. Con el delantero corrido totalmente para atrás, la distancia para las piernas en el asiento trasero se ve sensiblemente disminuida.

El acceso visual a los controles, velocímetro (sin giornaliero), medidor de cantidad de nafta, temperatura, etc., etc., es cómodo y fácil. Solamente el aro de bocina tiene una tendencia especial a interponerse entre los ojos del conductor y el velocímetro en la zona que corre entre los setenta y los ciento treinta kilómetros por hora. El registro de intensidad de las luces del tablero funcionó bien durante toda la prueba con una escala lumínica muy razonable. Siguiendo viejas y probadas prácticas, el Classic tiene limpiaparabrisas de vacío. Esto quiere decir que cuando se acelera el automóvil, el limpiaparabrisas deja de funcionar o disminuye sensiblemente su efectividad, y cuando se levanta el acelerador empieza a funcionar como un desesperado. Moraleja: en días de

https://argentoteca.blogspot.com



NOTA: Las cifras en el recuadro sombreado corresponden a las distancias recorridas en los tiempos de reacción; las cifras en el recuadro de la derecha corresponden a distancias efectivas de frenado y, finalmente, las cifras indicadas con las letras D. T. corresponden a las distancias totales de frenado que registramos, es decir, la suma de las dos cifras anteriores.

lluvia o noches pluviosas, no acelere, desacelere siempre.

Los controles manuales están distribuidos correctamente sobre los costados del tablero de instrumentos. Arriba, a la izquierda, la perilla del ventilador de calefacción. Abajo, la perilla de luces que lleva incluida el reóstato de iluminación del tablero. Derecha arriba, el control del limpiaparabrisas (de velocidades variables de acuerdo con el acelerador). Abajo, derecha, el interruptor de arranque (arranque y contacto con la misma llave, además de posición de accesorios).

Más hacia la derecha, el encendedor, con la excelente idea de luz interior, para poder volverlo a su lugar sin demasiadas pruebas. Todo a lo largo de los costados laterales del tablero de instrumentos corren los controles de calefacción, uno para dar paso al agua caliente al radiador de calefacción y el otro para dirigir el aire caliente que proviene del radiador hacia el piso o hacia el parabrisas (defroster). A la izquierda: la perilla de destrabe del freno de estacionamiento, que en este caso es de pie y, cosa rara, funciona correctamente. Bajo el panel de instrumentos están ubicadas dos llavecillas, una de las cuales desconecta la bocina y conecta la luz de "guiño", que puede ser alta o baja y la otra conecta la luz de mapa. El control de pie de las luces alta y baja fue encontrado incómodo, tanto por su posición como por la manera de actuar del aparato, que necesitaba, en nuestro caso, un fuerte golpe con la planta del pie. La bomba de pie del lavaparabrisas, ubicada algo alta, funcionó perfectamente con una suave presión. Apretando fuerte, pierde su efectividad.

Viene luego la cuestión de los pedales y la palanca del cambio de velocidades.

Los primeros están bien dispuestos dentro del amplio espacio disponible y separados entre sí lo suficiente como para ofrecer un buen punto de apoyo. El pedal del acelerador, punto siempre en discusión, de acuerdo con la posición del freno, está ubicado de modo que puede hacerse el "taco y punta", cierto sentido deportivo de manejo puesto en un automóvil evidentemente de turismo y de uso diario. De acuerdo con la altura del cojín del asiento, los pedales están correctamente situados.

La leva del cambio de velocidades, situada a la derecha de la columna de dirección, tiene un recorrido corto y bastante preciso, a tal punto que la primera velocidad puede ser conectada a los sesenta kilómetros por hora —haciendo doble embrague— sin mayores inconvenientes. Los recorridos bien determinados ayudan a una correcta conducción (sesuda afirmación del redactor de turno).

Luego el asunto de la dirección. Con el auto en movimiento, la dirección se torna liviana y tal vez demasiado desmultiplicada. Esta es una cuestión de compromisos. La dirección desmultiplicada, con mucha diferen-

https://argentoteca.blogspot.com

DATOS TECNICOS

Motor: Modelo 61-226, 6 cilindros en línea, válvulas laterales enfriado por agua. Diámetro de los cilindros 84,138 mm. Carrera de los pistones 111,125. Cilindrada total: 3.707 c.c. Ubicación delantera, tracción a las ruedas posteriores. Relación de compresión: 7,3:1. Régimen y potencia máximos: 119 HF a 4.000 rpm. Cupla máxima: 26 mkg a 2.100 rpm. Caja de tres velocidades hacia adelante y una de retroceso (2ª y 3ª sincronizadas). Embrague monodisco seco. Relaciones: 1ª: 2.798:1; 2ª: 1.551:1; 3ª: 1.000:1; Ma: 3.798:1. Puente trasero semiflotante en relación de 3,73:1. Demultiplicaciones totales: 1ª: 10,44:1; 2ª: 6,78:1; 3ª: 3,73:1; MA: 14,17:1. Suspensión delantera independiente. Trasera, eje rígido, con brazo Panhard y resortes helicoidales. Amortiguadores telehidráulicos de doble efecto en las cuatro ruedas. Frenos hidráulicos.

VELOCIDAD MAXIMA

146,4 Kph, promedio de varias corridas efectuadas en sentidos opuestos

ACELERACION DE 0 a 500 METROS

23"3/5, trasponiendo los metros finales a 118 Kph.

VELOCIDADES DE CAMBIO DE MARCHA

Primera - Segunda:	55 Kph
Segunda - Tercera:	100 Kph

ACELERACION

0 - 20 Kph	1"2/5
0 - 40 Kph	3"1/5
0 - 60 Kph	5"4/5
0 - 80 Kph	9"4/5
0 - 100 Kph	14"2/5
0 - 120 Kph	27"

ACELERACION DE 0 - 100 Kph - 0 Kph

19"4/5 promedio de corridas efectuadas en sentidos opuestos.

CONSUMO

En ruta, a alta velocidad	5,4 Kpl. (120 Kph)
En ciudad	5,4 Kpl.
En ruta a 80 Kph	8,7 Kpl.

EMPUJE TAPLEY (Medido en Kg/ton con el acelerómetro Tapley)

2ª	112,5 Kg/Ton	a 75 Kph.
3ª	67,5 Kg/Ton	a 90 Kph.

DRAG TOTAL A 100 Kph (Medido con acelerómetro Tapley)

45 Kg/Ton.

DISTANCIA DE FRENADO (Incluido tiempo de reacción del piloto)

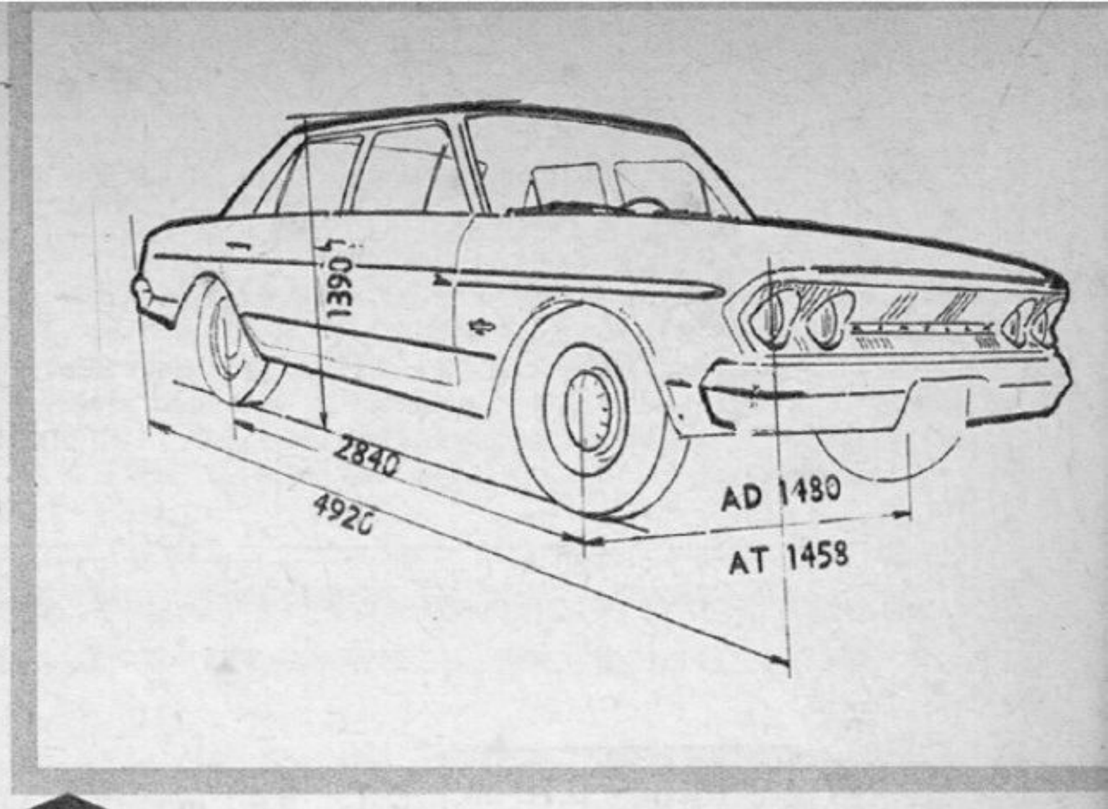
20 Kph a 0	3,40 mts.
40 Kph a 0	10,10 mts.
60 Kph a 0	19,30 mts.
80 Kph a 0	35,60 mts.
100 Kph a 0	57,50 mts.
115 plus Kph a 0	79,60 mts.

ERROR DE VELOCIMETRO (en Kph)

Rambler	20	40	60	80	100	120
Reales	17,8	35,4	55	75	95,5	111

DRAMATIS PERSONAE

Este test fue efectuado por el personal técnico de la revista PARABRISAS, Sres. Ronald Hansen, Guillermo Mártire y Emilio del Valle (n). Como es norma, durante las pruebas de aceleración y frenaje efectuadas en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, condujo el piloto de fábrica Sr. Amleto W. W. Rosso.



El Rambler Classic 660 es un automóvil grande, sensación que se nota mucho más desde adentro que de afuera. Los seis pasajeros de norma entran cómodamente en el sentido transversal del nuevo modelo Kaiser.

Los radios de giro corresponden al tamaño del Rambler. Las ruedas "doblan" mucho, única manera de poder maniobrar con acierto un automóvil como éste en un tránsito denso como este también.

cia de engranajes, es por principio más liviana pero son necesarias más vueltas de volante. Esto tiene sus pro y sus contras. Para estacionar y sacar del estacionamiento o hacer maniobras en lugares reducidos, la dirección de este tipo alivia mucho el trabajo del conductor. Pero ya con el auto en movimiento, cuando todo se aliviana, el número de vueltas de volante resulta excesivo. Este compromiso entre vueltas de volante y liviandad de dirección se resuelve en este caso dándole mayor importancia al primer término.

La visibilidad desde el puesto de conductor es relativamente amplia. El asiento hundido conspira evidentemente contra una mayor visión frontal y lateral. Para el conductor que maneja por vez primera un Rambler son necesarios unos cuantos días de práctica, hasta ubicar en el espacio sin relación visual alguna, la rueda delantera derecha.

El viaje de prueba del Classic 660 se realizó por zonas de Córdoba y Mendoza, tomando variedad de cami-

https://argentoteca.blogspot.com

Arriba. La superficie barrida por los limpiaparabrisas es razonablemente amplia. Estos últimos funcionan con el clásico sistema de vacío, poca mecánica para el resto del automóvil. Algún día vendrán con 3 escobillas.

Abajo. La "sterzatta" del automóvil es lo suficientemente calculada como para poder estacionar y hacer maniobras cerradas con facilidad, a pesar de los abundantes giros de volante. En recta se hace más rápida.

nos: asfalto, tierra, asfalto en montaña y sobre todo mucho ripio, en caminos de alta montaña y llano. Esta importante variedad de escenarios dio ocasión de comprobar a fondo las características de conducción del automóvil.

Como automóvil rutero, asfalto, muchos kilómetros, largas rectas, curvas amplias el Classic es muy bueno. La estabilidad longitudinal fue encontrada óptima por los manejeros de PARABRISAS. Los vientos laterales influyen en escasa proporción sobre la marcha en línea recta, tanto los naturales o el vacío creado por algún vehículo grande que se cruza en la ruta. La dirección, liviana en su trayecto medio, aunque no transmite al conductor la sensación del camino por el que se circula, hace la conducción muy fácil. En curvas amplias y veloces, el Rambler está como en su casa. siempre que sean veloces. Las curvas cerradas, tomadas fuerte, ofrecen los consabidos problemas de exceso de rolidó y cierta imprecisión en el volante, amén de considerable ruido de cubiertas.

En el ripio, en montaña, el Rambler anda. Los deslizamientos pueden ser fácilmente controlados o provocados ex profeso. En caminos de escasa adherencia se nota una marcada tendencia al zapateo del tren trasero cuando éste actúa bajo potencia del motor. Si el conductor no se hace mala sangre con las vueltas del volante, puede hacerse, siempre en ripio, una conducción rápida y agradable. En caminos de asfalto sinuosos la cosa cambia. El definido understeer del Classic hace incómoda la conducción veloz en este tipo de caminos. Sabido es que un automóvil con características sobrevirantes —contrario al Rambler— es más fácil de conducir en caminos sinuosos de asfalto. En el ripio, dada la poca adherencia de las ruedas, las características de subviraje no se manifiestan en mayor intensidad y cambian las características de viraje con respecto al asfalto. Luego la caja de velocidades. En montaña faltan relaciones de caja. Donde es mucho para la primera es poco para la segunda y lo mismo sucede entre segunda y tercera.

En cuanto a los frenos, importantísimos factores de seguridad (segunda sesuda afirmación del redactor de turno), fueron encontrados efectivos pero duros. Las pruebas en el Autódromo Municipal revelaron mucha resistencia al "fade". El conductor tiene que hacerse a la idea de que tiene que apretar mucho. Si lo hace, el auto para. El modelo Ambassador —Classic con lujo— viene provisto de un aservo auxiliar al pedal de frenos. Creemos que la dureza del pedal de freno debe ser menor en el modelo caro. En montaña los frenos fueron bien cuidados con abundante empleo de caja.

En la ciudad, la salida del motor hace una conducción muy cómoda, por lo menos en cuanto a acelerador y cambios de marcha se refiere.

Resumiendo, un buen coche para paseo, ciudad y turismo. Cómodo y grande y, dependiendo del piloto, puede llegar a ser deportivo. *

https://argentoteca.blogspot.com

No hace falta que usted sea una enciclopedia de mecánica. Lea, consulte, recoja experiencias. Y, sobre todo, en el taller...

ABRA LOS

"Cae el piche engordador / cae el pájaro que trina / todo bicho que camina / va a parar al asador." Verso fresco, lleno de verdades gauchas y de las otras, inspiración de futuro del poeta campero, profecía criolla que se cumple al pie de la letra unos cuantos años más tarde, cuando los barbudos habitantes de las pampas se afeitan, cambian el noble bruto por el auto, se vienen para la ciudad y empiezan a dar de comer a los mecánicos.

La culpa de todo la tiene el maldito progreso y el afán de las gentes de poseer un automóvil, cualquier cosa, con tal que tenga cuatro ruedas y se mueva. Sin autos no habría mecánicos, y sin mecánicos los quebraderos de cabeza de la porción más pudiente de la humanidad se reducirían en un notabilísimo porcentaje.

¿RAZA NUEVA?

De esta necesidad social de que los autos sigan funcionando, ha surgido una raza nueva, distinta, llena de posibilidades de todo tipo. El lector fácilmente comprenderá que nos referimos a los mecánicos. A pesar de ser una raza de manufactura bastante reciente —cuarenta o cincuenta años—, se nota en ella el común de la raza humana: buenos tipos, tipos regulares y malos tipos. Nuestra experiencia personal nos indica que la proporción de malos tipos dentro del caudal de buenos es más bien pequeña, cosa muy buena para los automovilistas en general.

De los mecánicos, desde el punto de vista del automovilista novato, podría decirse un poco lo que se dice de los médicos: "cuando aparecen en la emergencia, son como un dios; cuando trabajan, parecen ángeles; cuando presentan la cuenta, son el demonio redivivo".

El objeto directo de esta nota no es, como pueda creerse hasta ahora, el escribir cosas sin sentido, sino ocuparnos de los malos mecánicos que, repetimos, son minoría, y de algunas "mañas", podríamos llamarlas, que emplean en perjuicio del incauto.

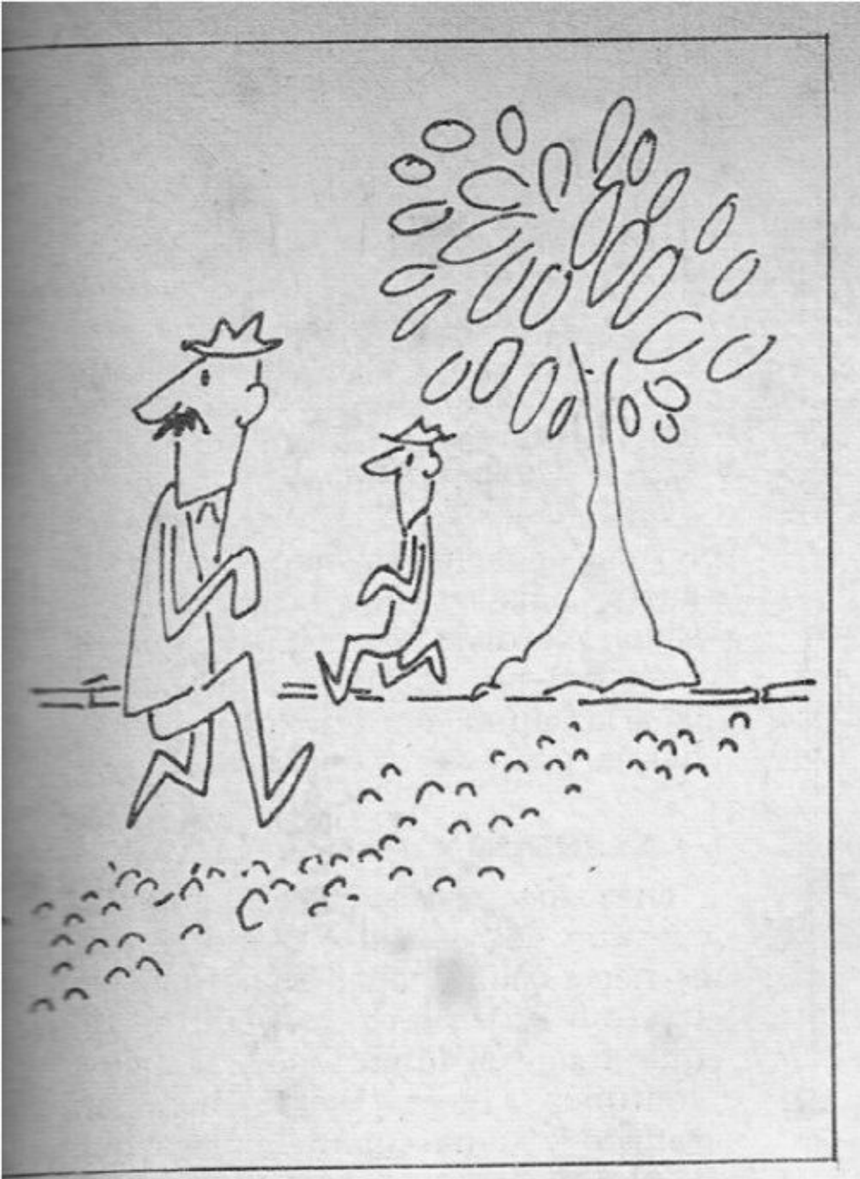
Este tipo de mecánico es todo un psicólogo. Cataloga de inmediato al presunto cliente en más bien zonzo, zonzo y muy zonzo. Y de acuerdo con esto, emplea sus subterfugios productivos. No debe creerse que este buen señor trabaja siempre con incautos. Tiene su clientela formada, a la que atiende con toda corrección y esmero, pero, para algunos, días más, días menos, siempre cae el esperado.

OTRA VUELTA DE TUERCA

Llega al taller un señor con un auto grande y caro. Por la cara no más el mecánico se da cuenta de que el señor no entiende absolutamente nada de su automóvil. Y éste tiene una pequeña falla de ajuste de carburación, cosa sencilla y rápida de arreglar. Esto lo sabe el mecánico antes que el automóvil se detenga del todo, no obstante lo cual, el mecánico se pierde su buena media hora en revisar fallas inexistentes, hasta que por fin saca de entre la maraña mecánica del auto un tornillito cualquiera o una tuerca.

Atribuye la falla a la tuerca, pero no porque ésta esté floja, sino porque está rota. Procede a introducirla en un tacho semilleno de sucia nafta con el pretexto de lavarla y mostrársela al cliente. Todo esto con abundantes comentarios sobre lo mal armados que vienen los coches ahora, qué bestia que era el mecánico anterior, etc., etc. Luego de revolver un rato con la mano en el tacho de limpieza, saca una tuerca rota —que no es la misma que introdujo— y la muestra con expresión de hastío. A todo esto, el cliente, que sigue sin saber nada, dice que sí con la cabeza, sin animarse a preguntar por las causas de la rotura, por temor a desatar de nuevo el caudal de invectivas sobre el automóvil que tuvo la mala idea de comprarse.

https://argentoteca.blogspot.com



OJOS

Si tiene la tuerca de repuesto, bien, si no, envía al "chico", tan engrasado como él, a buscar una al concesionario o repuestero más próximo.

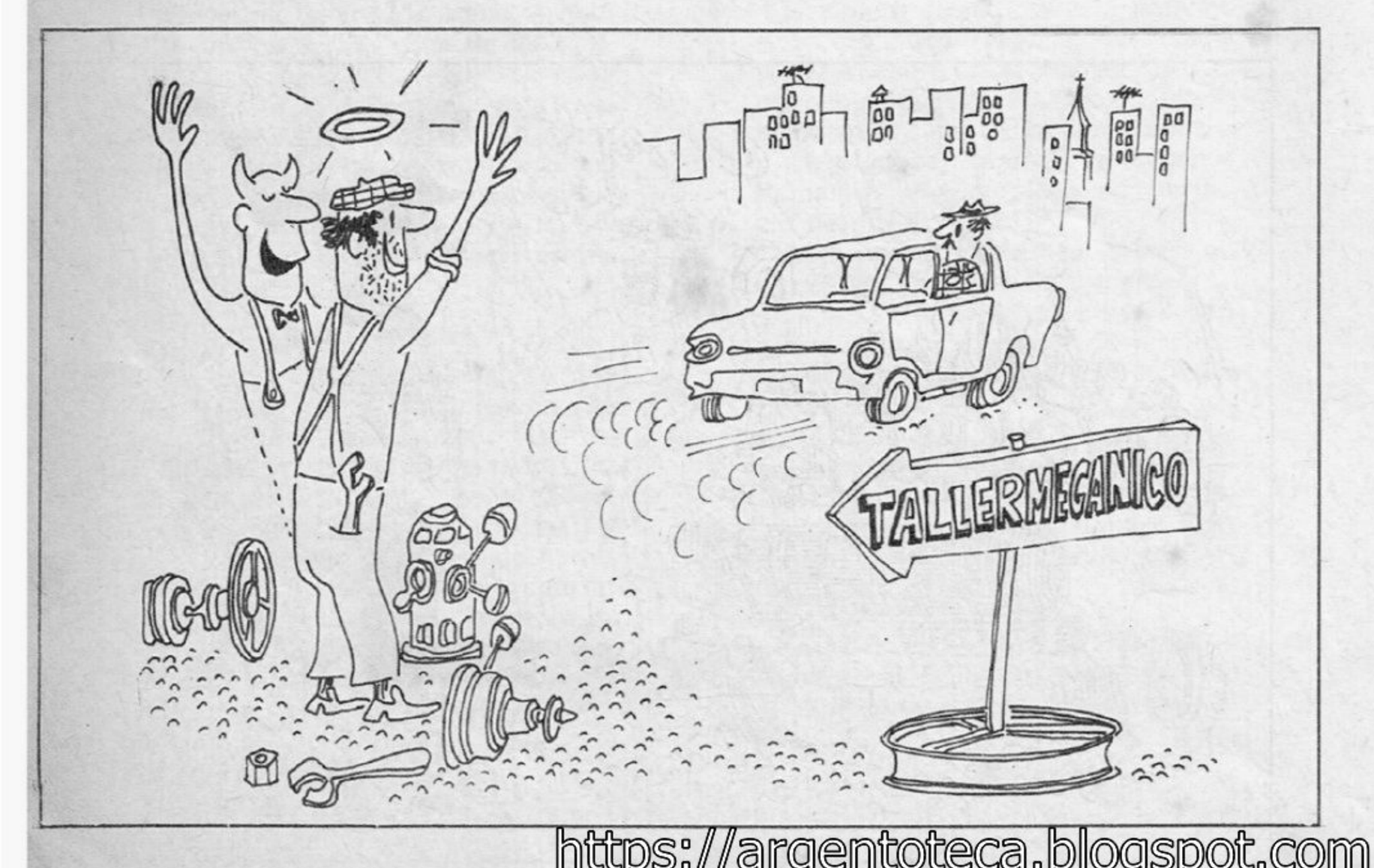
Luego arma la tuerca, regula un poquito alguna cosa para mayor abundamiento, y pasa una suculenta cuenta en la cual detalla con pelos y señales todo el proceso de la dificultosa operación. El cliente la paga lo mas conforme y se retira con su regio auto.

ECONOMIA Y LITERATURA

Y aquí surge otra maña. Los mecánicos, en general, tienen una predisposición especial a hacer literatura frondosa en las cuentas de arreglo. En la mayoría de los casos, la cantidad de palabras escritas del lado izquierdo de la hoja no influye en el crecimiento de la columna de números que se escalonan en el lado derecho, y es solo una muestra de retórica mecánico - explicativa. Pero en el caso que nos ocupa es una forma directa de aumentar dividendos. Lo que un trabajo podría costar, sale de este modo, a través de toda la "mise en scène", el triple.

No siempre se trata de cosas definidamente al margen de la ley. Ocurre a veces que el auto hace algo raro y el ingenuo novato se pone en manos del hombre de la

https://argentoteca.blogspot.com



situación, en este caso el mecánico.

Y el mecánico mete mano. Desdeña el teatro porque está apurado, toma la pinza, aprieta con gesto decidido y presenta la cuenta. El ingenuo novato palidece. Y viene la explicación rotunda: "Por menos no me ensucio las manos. Si no le gusta, hágalo usted". Un poco pesado, ¿verdad? No ocurre siempre, pero quienes hacen eso agregan poco a la estimación que les puede tener la gente.

ASERRÍN Y PAN RALLADO

Otra más para los muchachos. La cuestión de repuestos o piezas que es necesario reponer tiene sus bemoles. El criterio argentino de que todo lo importado es mejor confunde a veces aserrín con pan rallado y toma cualquier cosa que venga de afuera como buena. Es necesario distinguir, señores. Un repuesto importado, fabricado en el país de origen de la marca del auto y por la misma fábrica, ofrece evidentemente, todas las garantías. Pero en otros países sudamericanos, como Brasil Chile o Uruguay, la calidad de la industria es, en el mejor de los supuestos, tan buena como la nuestra. Luego, los repuestos importados no siempre quieren decir legítimos y los precios de los mismos le dan mayor ganancia al mecánico que los provee.

Abrir los ojos, señores míos. Y cuando le dicen importado, pregunte de dónde, vea que nosotros fabricamos mejor que Nicaragua.

En general, este mecánico desaprensivo practica sus malas artes con clientes que no tienen ni rudimentos en la materia. Con los algo entendidos se cuida más. Una buena manera de defenderse en estos casos es ir con algún conocimiento de causa, que se puede adquirir con la práctica y muchas preguntas.

No tenga miedo de hacer preguntas.

En general, los mecánicos las contestan de buen modo, así demuestran sus conocimientos técnicos. Desde el momento en que hay una especie de anarquía en cuestión precios, sobre todo en talleres independientes, el contacto personal del mecánico y el cliente establece una relación que por sí sola frena los instintos financieros —podríamos decirle— de los mecánicos, sobre todo de aquellos —que creemos son los menos— que consideran al cliente como una sucursal móvil del Banco de la Nación Argentina. Observe y pregunte, que ya es conciencia aquello de que el cliente siempre tiene razón. *

https://argentoteca.blogspot.com

prestolite®

TOMA "CONTACTO" CON EL AUTOMOVILISTA ARGENTINO

PRESTOLITE es una línea universalmente impuesta como la marca que garantiza precisión en artículos y repuestos para el equipamiento eléctrico del automóvil, porque PRESTOLITE fabrica precisión. Ahora, usted también puede exigir PRESTOLITE en la Argentina cuando necesite un repuesto eléctrico de primera calidad para su automotor.

Fabricados con licencia y supervisión de **PRESTOLITE INTERNATIONAL CORPORATION** por:

- ✳ ARGELITE S.A.I.C.
- + INACEL S.A.I.C.
- ◆ INDUMAG S.R.L.
- ○ KOVAL Y BLANCK S.A.
- • TRINTER AUTOMOTORES S.R.L.

ENCONTRARA

prestolite®

EN TODAS LAS BUENAS Y MODERNAS CASAS DEL RAMO.

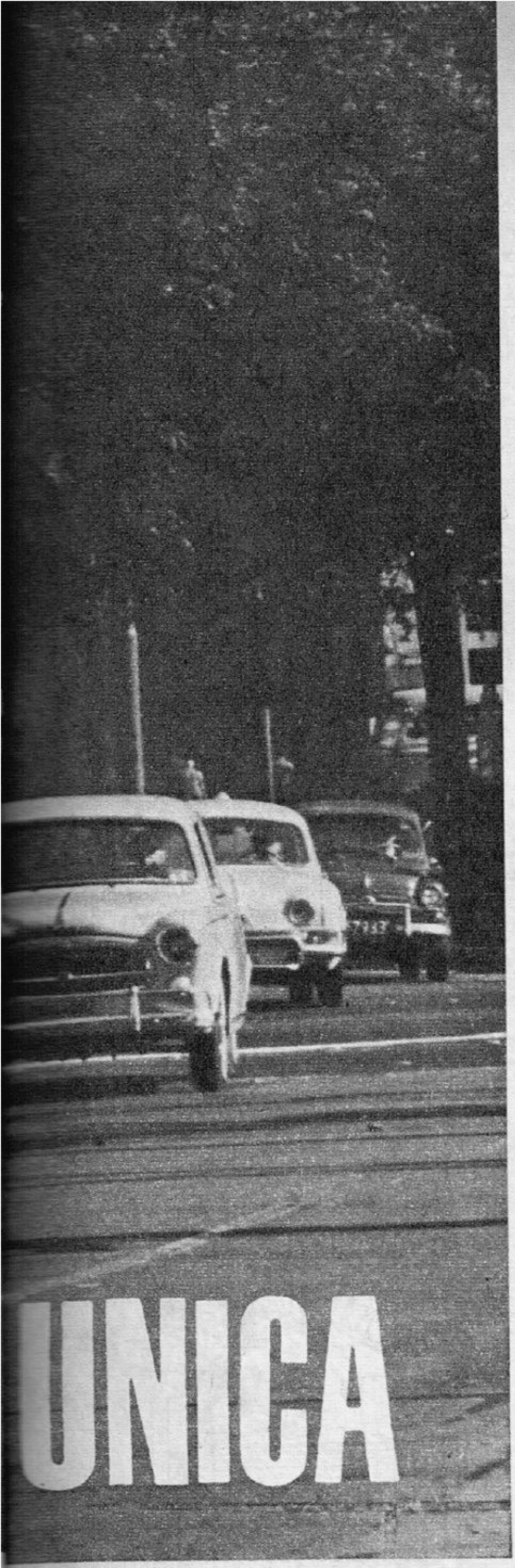
GRANT ADVERTISING

https://argentoteca.blogspot.com

PARABRISAS aplaude calurosamente
la implantación de la mano única en la Avda. Alem.
La sugerimos hace tiempo...
Había problemas, que fueron solucionados,
con tino y buena voluntad, para concretar, finalmente
una medida bien vista por todos.

AVENIDA ALEM - MANO

https://argentoteca.blogspot.com



Así como en su oportunidad PARABRISAS aplaudió la decisión de implantar mano única de circulación en la Avda. Libertador General San Martín (domingos y feriados, de norte a sur, en horarios específicos para facilitar el ingreso de la masa automovilística a la ciudad), hoy bate palmas en honor de la mano única decretada para la avenida Alem — de 7 a 10 hacia el centro y de 18 a 21 en dirección a Callao— medida que solicitamos hace un tiempo, y que se concretó felizmente.

En los horarios establecidos se circula del siguiente modo: La calzada central fué dividida en cuatro andariveles para tránsito rápido en una sola dirección, reservándose la banda lateral de la derecha a los vehículos de transporte público, mientras que su similar de la izquierda se utiliza normalmente, es decir, en el sentido de marcha habitual. La diferencia de caudales en uno y otro sentido equipara la diferencia de población en cada senda, que, como queda dicho, son cinco hacia el lado afectado por la "mano única" y una en dirección contraria.

Cada uno de los andariveles centrales tiene especificada una velocidad de circulación que, teóricamente al menos, en ningún caso puede ser inferior a 40 kph ni superior a 60. La demarcación oportuna, efectuada *de derecha a izquierda*, establece 40 kph, 50 kph, 60 kph y 60 kph para cada una de las vías. Descartando una circulación normal, y aún suponiendo dos o tres detenciones semafóricas, se puede disfrutar el sistema cumpliendo el trayecto Casa de Gobierno - Plaza Francia en 4 ó 5 minutos, cuando habitualmente, y con mucha suerte, apenas si se lo puede trasponer en el doble de este tiempo.

De todas maneras, PARABRISAS estima que aún hay cosas por remediar. Tal el caso de la gente que viaja a velocidades inferiores a las prescriptas o la que serpentea peligrosamente en busca de mejor ubicación en semáforos. Observamos que, en general las infracciones por exceso de velocidad no son tan cuantiosas como las que se producen por circular bajo el límite mínimo establecido. Todo lo cual se podrá remediar fácilmente solo con que la Dirección de Tránsito intensifique su campaña didáctica, pepero a éstos se suman otros pequeños problemitas de índole física.

Psicológica y teóricamente, el andarivel de la extrema izquierda es el más veloz, aunque no siempre el más transitado. Esto determina que la distancia entre vehículos sea mayor que la habitual y que, por lo tanto, se tenga cierta seguridad de circulación refrendada por las "islas" centrales y, en este caso, protectoras. El caso es que mucha gente debe salir de la avenida hacia ese mismo lado, y que, a causa del caudal que viene en sentido contrario por la banda contraria, debe detenerse a esperar paso sobre el lateral izquierdo. De este modo, el automovilista lanzado a 60 kph se encuentra de repente con que debe frenar urgentemente y esperar a que el otro consiga salir hacia la izquierda, ya que retomar la derecha no es lícito ni recomendable, puesto que por la franja inmediata se transita a velocidad parecida. A nuestro juicio, la idea es determinar como veloces a los andariveles centrales.

En los horarios de mano única, los inspectores ejercen un medido control en la circulación, señalizando convenientemente la maniobra de quienes se excluyen de la calzada central y prohibido el ingreso en la banda de sentido contrario para no aumentar la cantidad de vehículos circulantes, cosa que nos parece muy bien, dado que tanto la avenida Madero como Reconquista resultan útiles a quienes viajan "al revés" de la mano. En el caso particular de la banda, habría que regular el estacionamiento de colectivos y trolebuses, de manera que sea efectuado en forma paralela al cordón y no se afecte la marcha de la vena exterior.

PARABRISAS SUGIERE:

1) Que el sistema aplicado a la avenida Alem, mano única en horarios convenientes, sea adoptado para las Avdas. Córdoba y Santa Fé. Entendemos que de este modo se facilitará notablemente el ingreso y la evacuación de vehículos hacia el centro de la ciudad y desde él.

2) Que se suprima definitivamente el giro a la izquierda en la esquina de Córdoba y San Martín, teniendo en cuenta el desorden circulatorio que se produce toda vez que un vehículo que transita por San Martín hacia el norte se agrega al caudal de Córdoba.

https://argentoteca.blogspot.com

EL MOTOR DIESEL

por GUILLERMO MÁRTIRE

A fines del siglo pasado, año 1893 para ser exactos, el ingeniero Rudolf Diesel publicó un trabajo titulado "Teoría y construcción del motor térmico racional", en el cual daba los fundamentos de una máquina endotérmica que con el transcurrir del tiempo se habría de imponer en los campos más diversos, desplazando rápidamente a otros tipos de máquinas térmicas que parecían haber perpetuado su reinado.

Cuatro años más tarde, luego de innumerables experimentos, funcionó por primera vez en el mundo el primer motor construido por Diesel.

Ya en esa época, los ingenieros que lo ensayaron manifestaron que se podía alcanzar con este motor, un rendimiento calorífico superior al que se alcanzara con cualquier otra máquina térmica conocida hasta entonces.

La técnica del motor diesel se halla en plena evolución, día a día los perfeccionamientos se van agregando, lográndose mayores velocidades de rotación, con lo que se ha puesto en franco tren de competencia con el motor de explosión.

Por otra parte, la evolución se ha visto reflejada en el aumento de las potencias obtenibles y en la posibilidad del amplio escalonamiento de las mismas, lo que le ha permitido cubrir el más vasto campo de sus aplicaciones.

El motor diesel se diferencia fundamentalmente del motor de explosión, porque en lugar de aspirar y comprimir en el cilindro una mezcla carburante (aire y combustible), aspira y comprime aire puro.

Esta compresión alcanza valores muy superiores a los usuales en los motores de explosión, en lugar de 7,5 u 8 se llega a valores de hasta 20 a 1 (diesel fijo sobrealimentado). En el caso de motores diesel de automóvil con inyección directa, son usuales valores de 19 a 1.

Estas elevadas compresiones son posibles, pues no existe el límite impuesto por los fenómenos de la combustión detonante (es aire puro lo que se comprime). Como consecuencia de la compresión, se produce un gran aumento de la temperatura del aire, la cual, del valor ambiente (término medio 25°C), se eleva a unos 720°C al sufrir una disminución de volumen de 19 a 1.

Al término de la carrera de compresión, se inyecta en la cámara de combustión el combustible, el que se inflama a medida que entra, a causa de la elevada temperatura que originó la compresión (720°C).

Este principio funcional permite la utilización de combustibles menos volátiles que los usados en los motores de explosión, porque no deben ser vaporizados previamente para formar la mezcla carburante. Estos combustibles utilizados (gas-oil y fuel-oil) son más baratos y menos inflamables que los combustibles utilizados en los motores de explosión, lo cual aumenta su practicidad.

Los motores diesel pueden ser de dos o de cuatro tiempos; comenzaremos explicando este último, es decir, el que cumple su ciclo en cuatro carreras.

Previamente haremos la salvedad de que, constructivamente, un motor de este tipo sólo difiere de uno similar de explosión en el hecho de no tener carburador ni sistema de ignición. En lugar del carburador existe una bomba de inyección para darle suficiente presión de entrada al combustible y administrarlo convenientemente, y en el cilindro, en lugar de la bujía, hay un inyector cuya misión es la de pulverizar el combustible.

1) *Carrera de admisión*: El pistón parte del punto muerto superior (P.M.S.) hacia abajo, en ese instante se abre la válvula de admisión. El pistón, al descender, crea una depresión en el cilindro que obliga al aire atmosférico a penetrar en él (por diferencia de presiones). Cuando el pistón llega al punto más bajo, o sea al punto muerto inferior (P.M.I.), se cierra la válvula de admisión, quedando el cilindro lleno de aire.

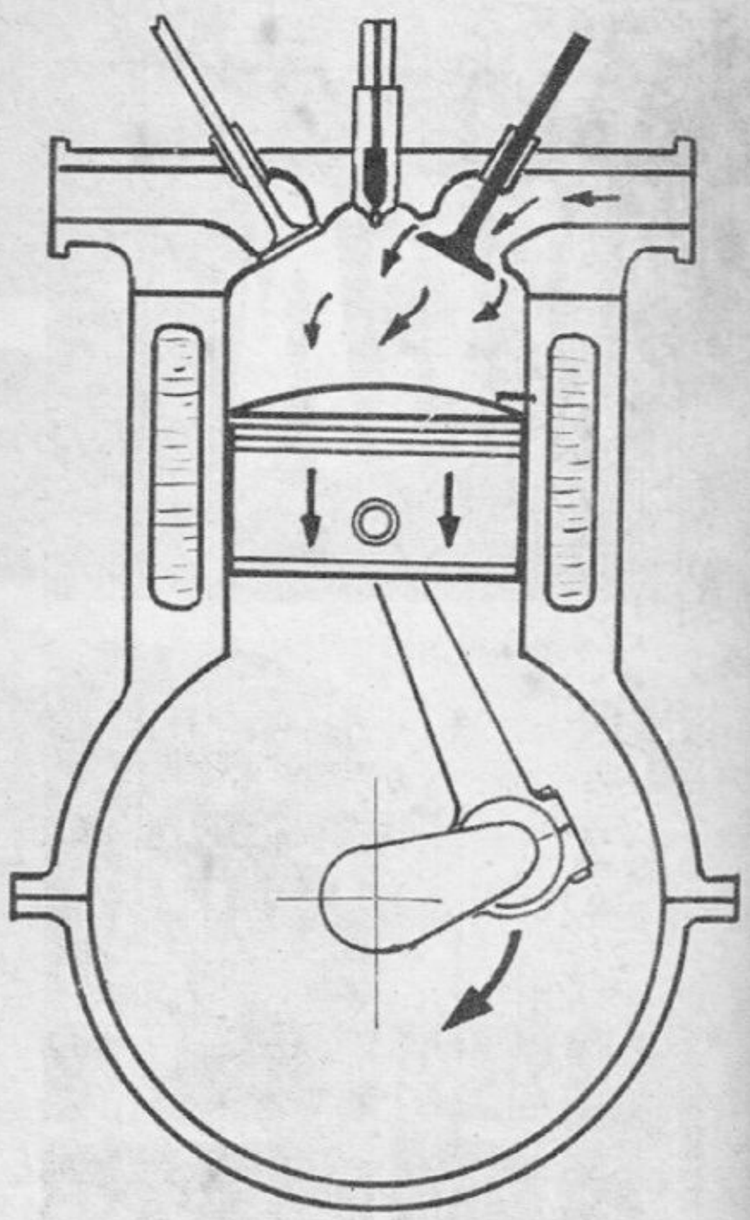
2) *Carrera de compresión*: El pistón se halla en el P.M.I. y comienza a subir. Como las válvulas de admisión y de escape se hallan cerradas, al disminuir el volumen, el aire se comprime hasta llegar al pistón al P.M.S., reduciéndose (el volumen) al de la cámara de combustión. Ya hemos dicho que la compresión alcanza valores muy elevados del orden de 20 a 1, cosa que permite obtener rendimientos superiores al de los motores a explosión; en los casos más favorables se llega a 0,40.

3) *Inyección, combustión y carrera de expansión*: Cerca del fin de la carrera ascendente del pistón, se produce la inyección del combustible. La bomba inyectora envía combustible a gran presión hacia el inyector. La presión varía entre 200 y 1500 kg/cm². El inyector pulveriza el combustible, y al ingresar en el cilindro, encuentra la masa de aire comprimida a elevada temperatura, inflamándose. Este sistema de combustión debe permitir teóricamente regular a voluntad el desarrollo de la combustión, introduciendo el combustible paulatinamente para obtener una combustión menos violenta.

Esto ha determinado que al ciclo diesel se lo denomine "a presión cons-

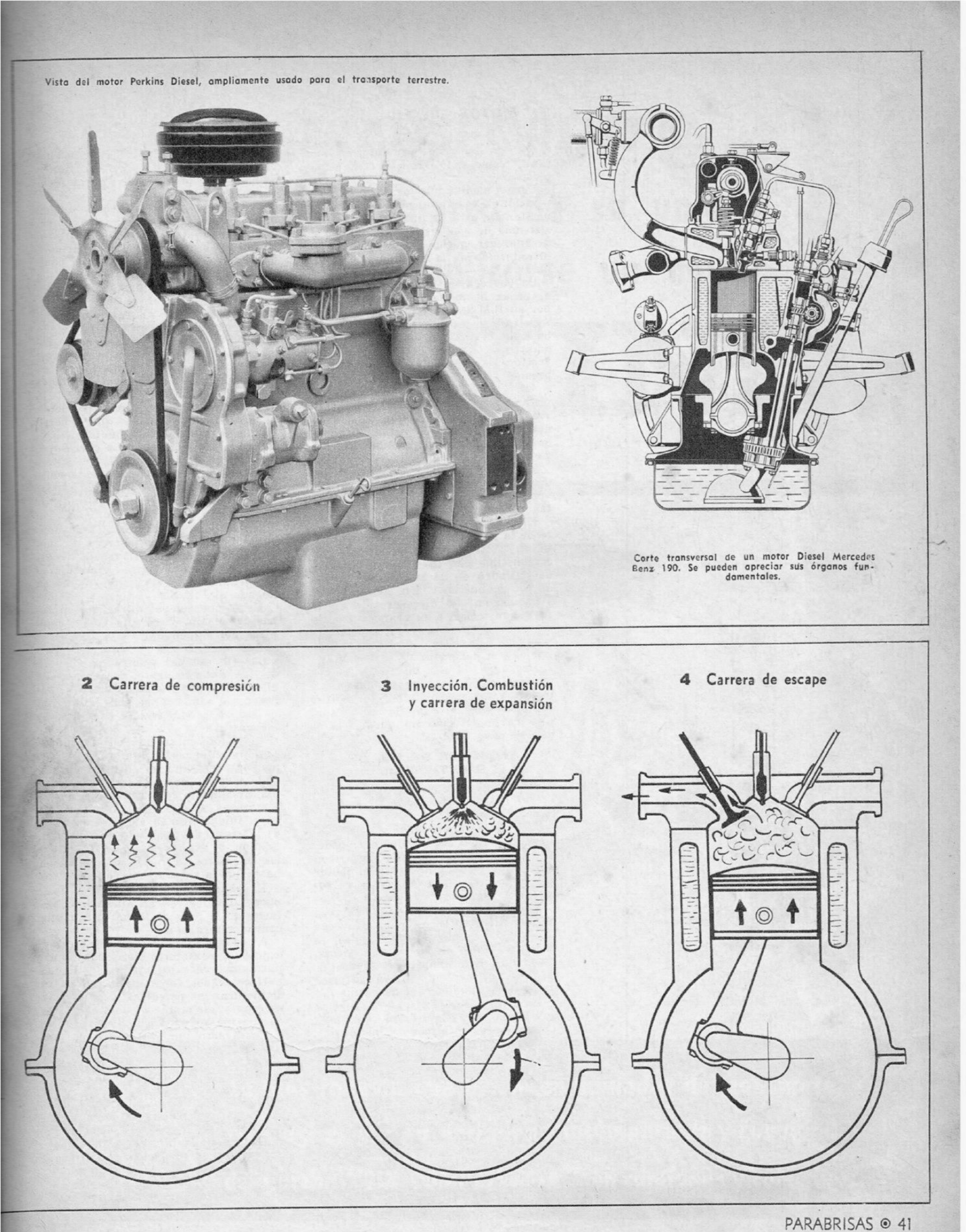
El motor diesel ha ido extendiendo su zona de influencia a pasos agigantados. Los transportes marítimos y terrestres han adoptado este tipo de planta motriz con exclusividad casi total.

1 Carrera de admisión



https://argentoteca.blogspot.com

Vista del motor Perkins Diesel, ampliamente usado para el transporte terrestre.



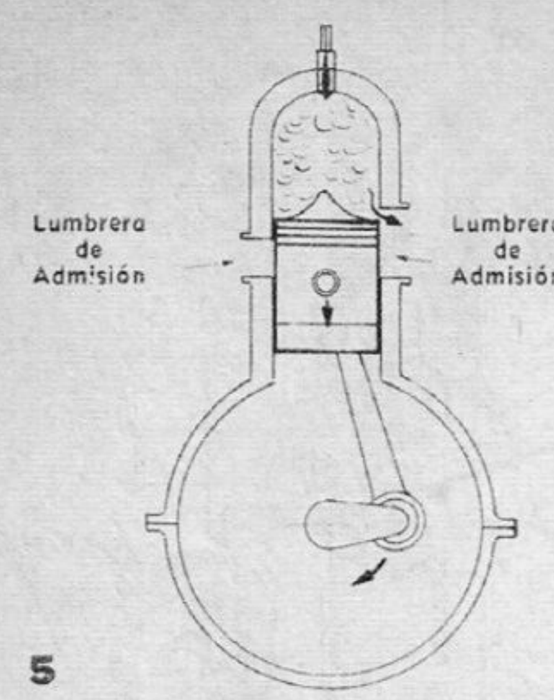
Corte transversal de un motor Diesel Mercedes Benz 190. Se pueden apreciar sus órganos fundamentales.

2 Carrera de compresión

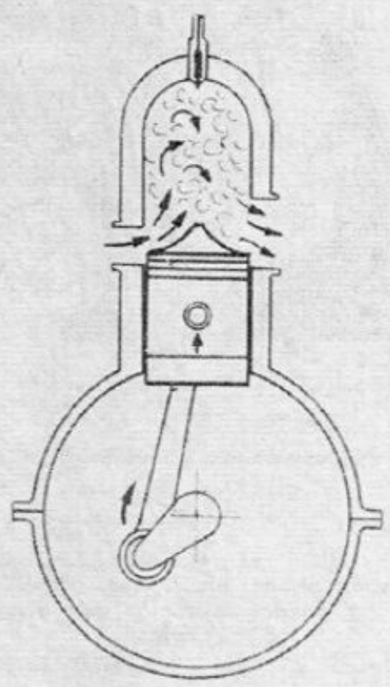
3 Inyección. Combustión y carrera de expansión

4 Carrera de escape

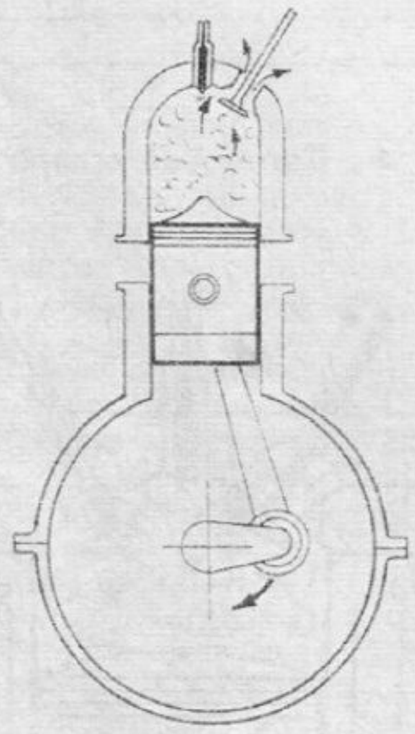
https://argentoteca.blogspot.com



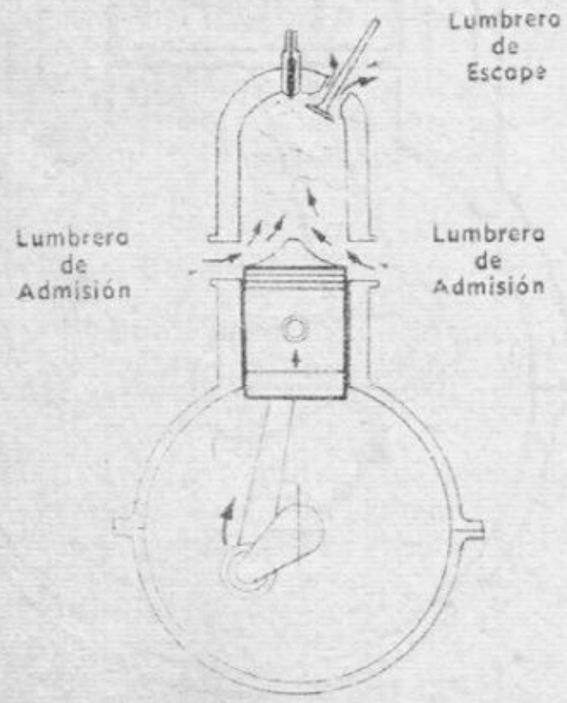
5



6



7



8

tante" en lugar de "a volumen constante" como se lo llama al ciclo a explosión.

Pero a medida que los regímenes de rotación de los diesel se han ido incrementando, esta diferencia entre los sistemas de combustión ha tendido a desaparecer, puesto que retardando la introducción de la totalidad del combustible se disminuía el rendimiento.

La carrera de expansión comienza al pasar el pistón por segunda vez por su P.M.S., en el primer tramo de esta carrera; como perdura la combustión, la presión en el cilindro se mantiene constante. Al cortarse la inyección y seguir bajando el pistón, la presión disminuye (expansión).

4) *Carrera de escape*: Cuando el pistón pasa por el P.M.I. se abre la válvula de escape, la que permanece abierta hasta que el pistón, luego de barrer los gases combustionados, llega al P.M.S.

El ciclo completo comprende las cuatro carreras descriptas, que a su vez han hecho girar al motor dos vueltas completas.

El ciclo diesel tiene el inconveniente de la gran dificultad para la puesta en contacto de las partículas de combustible con las de aire (dentro del cilindro en el transcurso mismo de la combustión). En consecuencia, el problema del diesel reside en la inyección, y pese a los grandes progresos experimentados en tal aspecto, la potencia específica del diesel es menor que la del motor de explosión.

La causa de este déficit de potencia específica se debe fundamentalmente a la imposibilidad de utilizar totalmente el aire de la cilindrada, una parte del cual no puede combinarse con el combustible.

EL MOTOR DIESEL DE DOS TIEMPOS

En este tipo de motor, todas las carreras descendentes son motrices (producen trabajo).

Existen diversos medios para realizar este ciclo en dos tiempos; podemos citar entre ellos el motor con lumbreras en el cilindro, y el motor con lumbreras en el cilindro y válvulas a la cabeza.

En estos motores no existe carrera de admisión, entonces, para provocar la entrada de aire en el cilindro, es necesario darle cierta presión, siendo usual que esta compresión se realice en el cárter mediante la cara inferior del pistón, cuando éste desciende.

En otros casos se dispone de medios auxiliares de compresión del aire (compresores rotativos o a pistón).

Explicaremos el principio de funcionamiento de un motor diesel de dos tiempos con lumbreras en el cilindro y compresión externa del aire.

Supongamos el pistón en el P.M.S., en el instante de comenzar la inyección de combustible (ya comprimido el aire en la cámara de combustión), simultáneamente se inicia la inflamación (fig. 5).

En el instante en que el pistón, descendiendo, deja al descubierto la lumbrera de escape, los gases combustionados salen por ella al exterior (período de escape). Este período finaliza cuando el pistón vuelve a subir obturando la lumbrera.

Poco después de haberse producido el comienzo del escape, la cara opuesta del pistón (su arista) se enfrenta con la lumbrera de admisión, por donde penetra el aire previamente comprimido en un compresor exterior.

La admisión dura hasta que el pistón vuelve a cerrar la lumbrera correspondiente en su carrera ascendente. Durante la primera parte del período de escape, los gases salen fácilmente debido a su gran presión respecto a la atmosférica, pero luego de un brevísimo tiempo ambas presiones tienden a igualarse.

Entonces se aprovecha la corriente de aire de la admisión, que penetra por su correspondiente lumbrera presurizada exteriormente. La cara superior del pistón tiene una placa deflectora que encamina convenientemente el aire evitando que se pierda por el escape con la consecuente pérdida de rendimiento (fig. 6).

En la segunda carrera (ascendente), el pistón cierra primero la lumbrera de admisión y luego la de escape, entonces el aire admitido es comprimido por el pistón hasta su llegada al P.M.S.

Estas operaciones duran dos carreras del pistón, o sea una vuelta completa del cigüeñal.

Los motores con lumbreras y válvulas (de escape) se diferencian poco de los anteriormente descriptos, en ellos, antes que el pistón abra las lumbreras de admisión, se abre la válvula de escape produciéndose la salida de los gases (fig. 7).

El pistón, en su carrera descendente, abre entonces las lumbreras de admisión, penetrando el aire presurizado que coadyuva con el barrido. Casi simultáneamente con la clausura de las lumbreras, se cierra la válvula de escape, iniciándose la compresión (fig. 8). El resto del ciclo —inyección, combustión y expansión— es similar a los ya vistos, durando la expansión hasta que la válvula de escape se abre.

El rendimiento de estos motores puede elevarse con un apropiado contorno de la leva de la válvula y una conveniente alzada.

Alrededor del año 1930 comenzaron a producirse motores diesel para equipar automóviles, los que han ido siendo perfeccionados constantemente, a fin de mejorar las potencias, suavidad de marcha y disminuir el volumen total de sus mecanismos constitutivos.

En la actualidad, este tipo de motor ha conquistado el campo de los transportes terrestres casi totalmente; la causa fundamental ha sido la diferencia de consumos.

En dos vehículos similares (potencia, pesos, velocidad) equipados, uno con motor de explosión, y el otro con motor diesel, la diferencia de consumos se halla en relación de 100 a 65. Esto es debido a que el rendimiento del diesel es superior en algo más que un 30 % al rendimiento del motor de explosión. *

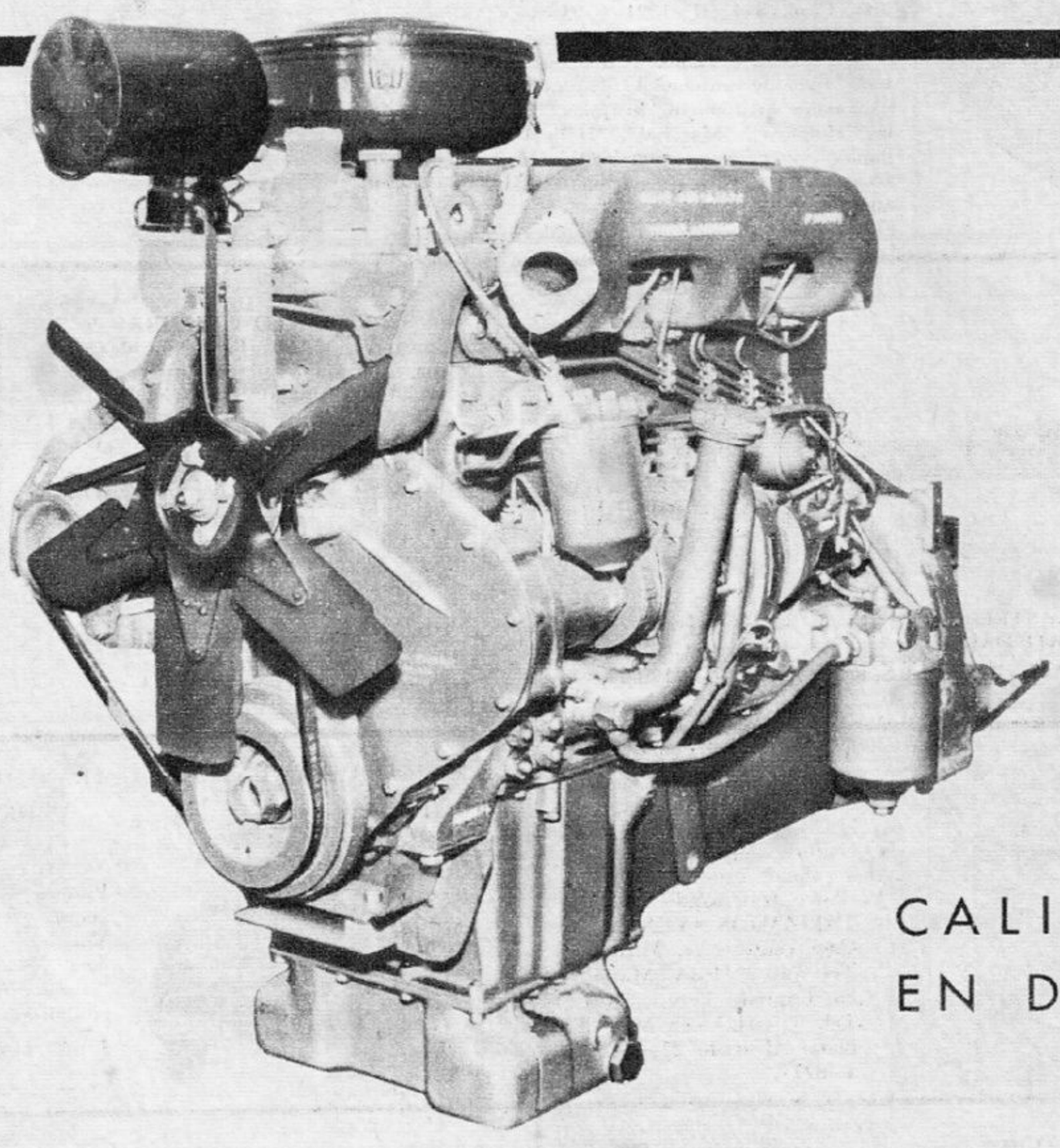
https://argentoteca.blogspot.com

SEÑOR TRANSPORTISTA:

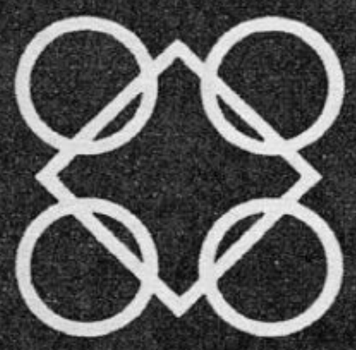
No importa la marca de su unidad... en todas puede aplicarse un motor

PERKINS

INDUSTRIA ARGENTINA



CALIDAD
EN DIESEL



Lo más robusto que existe en unidades de transporte, y más ágiles por su docilidad incomparable y suavidad de marcha "SIN COMPETENCIA" en camiones y colectivos.

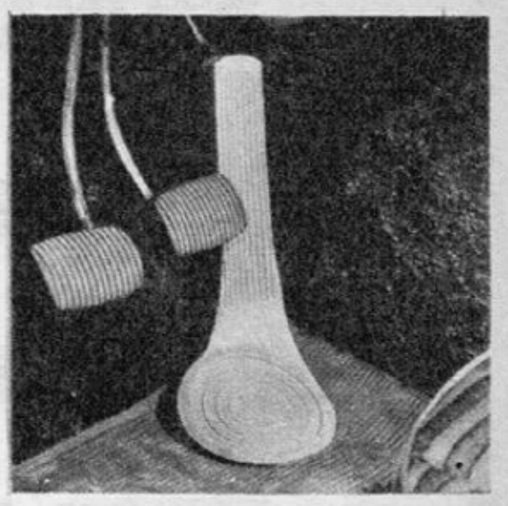
https://argentoteca.blogspot.com

Realización EDDIE publicitaria

NOVEDADES

Llegaron los famosos **ANTEOJOS EUROPEOS PROTECTOR RATTI** 90-R
Peso: 25 gramos con armazón de nylon.
antideslumbrantes, contra encandilamiento y niebla, usado en las fuerzas armadas y aviación europeas, de gran protección y 100% irrompibles. Ahora los automovilistas tendrán seguridad absoluta en la ruta. En sus dos modelos para damas y caballeros. Representante exclusivo para América Latina: **Cristóbal J. Bollati.** Carlos Pellegrini 465, 5º p. - Of. 42 - Tel. 35 - 3694 - Bs As.
en Mar del Plata: Automóvil Club Argentino
Cuidado con las imitaciones; observe el sello RATTI en el frente del anteojo

J. J. MARTINELLI presenta este novedoso accesorio para el automóvil. El **CUBRE-ACELERADOR UNIVERSAL CON TALONERA**, totalmente de goma. Este artículo cubre y protege el acelerador evitando el desgaste y rotura de la alfombra. Solicítelo en las buenas casas del ramo o a su fabricante **J. J. Martinelli - SUCRE 2840/42 - tel. 73-0566** Capital.

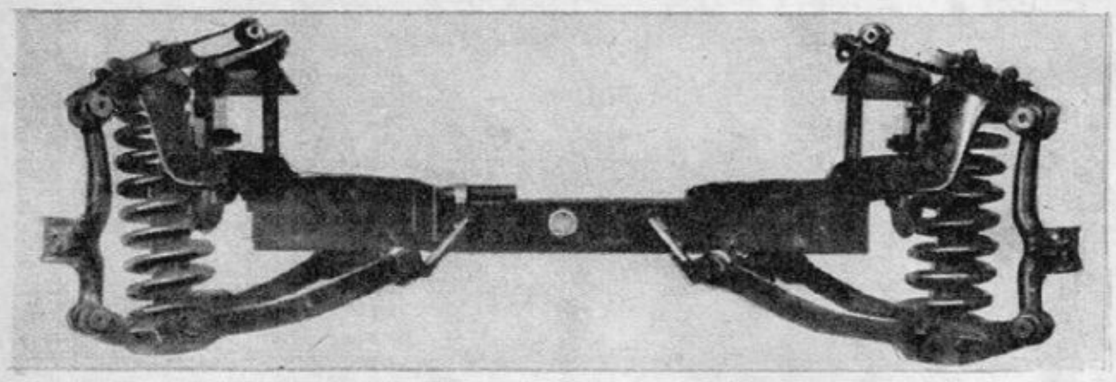


AL-CROM S. R. L. Ahora presenta las FUNDAS SUPER ANATOMICAS NACIONALES e IMPORTADAS
Para FIAT 750, 1100, 1500 - DI TELLA - FALCON RAMBLER - CHEVROLET 400 - VALIANT PEUGEOT 403, 404 y otros.
Accesorios del automóvil en sus tres esquinas de Jujuy y Moreno, **Jujuy 292 - 299 y 306, Cap., Tel. 97 - 1221 y 93 - 1656**, presenta las BOCINAS con compresor italianas original
También defensas especiales para todo tipo de automóvil. Tapizados importados y nacionales anatómicos. Brújulas, buscahuellas, faroles "Helphos", "Marchal", "Hella", autorradios italianas, japonesas, nacionales y línea completa de accesorios importados y nacionales para todo tipo de automotor.
Fundas super anatómicas nacionales e importadas

Automóvil de n/fabricación contratado por producciones "Aries" para el film "Primero yo".

EUROCAR Automotores, primera fábrica de carrocerías especiales, tiene el agrado de presentar al público argentino sus últimas creaciones en carrocerías sport, T. C. y G. T., diseñadas por técnicos carroceros italianos.

EUROCAR - Cabildo 4426, Cap., tel. 70-5508



Solucione el problema de su RASTROJERO - JEEP - ESTANCIERA colocando la **Suspensión independiente DOT-DAL.** Consulte a su especialista en suspensión.
Distribuidores en todo el país **AUTOLANDIA S. R. L., Av. Maipú 2170-74, Olivos Tel. 791-4511 - 2184.**

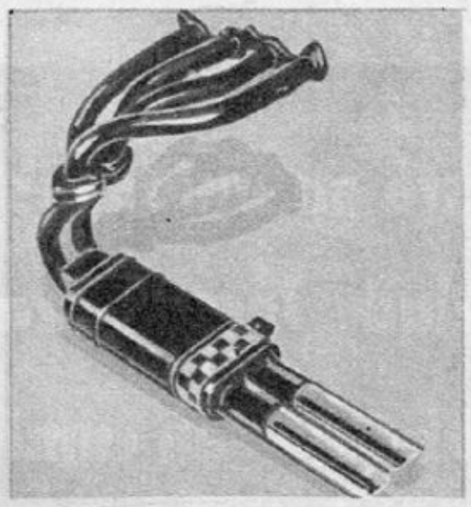
El Sr. ROBERTO CHIMIRRI de **Talleres "RAMAR", F. Acuña de Figueroa 236 Cap.** presenta este novedoso invento patentado: el TANQUE ADICIONAL de ACEITE "PRE-FILTR" para el ISARD T 700 el cual garantiza el funcionamiento del coche durante más de 5.000 km. sin atención del filtro. Aumenta la capacidad del carter en 1 LITRO EXTRA con circulación forzada y enfriamiento.
Actúa por el sistema de pre-filtrado y decantación de impurezas.
Colóquelo por sólo $ 3.500.- con funcionamiento garantizado en Talleres RAMAR.

TAPIZADOS AVENIDA presenta este nuevo modelo de tapizado de lujo adaptable al Citroen 2 C. V. con más confort, mejor línea y en 3 colores: rojo, verde y el clásico azul rayado.
TAPIZADOS AVENIDA
Casa central: Av. Mitre 94 Tel. 740 - 7446 V. Martelli - en Capital: Beruti 2813 Tel. 82 - 0375 - en Mar del Plata: Alvarado 2311 Tel. 4 - 8277.

ADQUIERA UN 0 KM. O TRANSFORME SU **AUTO UNION DKW EN UN "SCHMITZ"**
LINEA ESPECIAL Motor 62 HP

Pintura total "Línea de Plata" Tapizado especial a bastones - Cinturones de seguridad Volante especial - Cuenta revoluciones - Caño de escape "Abarth" - Frenos de potencia: "con servo" - Faros de potencia - Barra estabilizadora tren delantero - Bocina especial
J. A. CABRERA 4366 - Tel. 773 - 2866 Buenos Aires

Escapes Especiales **ALLIGATOR** la marca más afamada en equipos de competición y turismo veloz, presenta en su nuevo local
su línea para: **FIAT**
PEUGEOT
RENAULT
en todos sus modelos científicamente desarrollados para lograr máxima potencia y economía.
BIM división automotores
Bonpland 1477 - Bs. As. Tel. 771-4605



Ahora con **DUPLI - COLOR AUTO SPRAY** Ud. mismo puede pintar o retocar su auto. La firma **Beaudean y Salami S. R. L.** de **Donato Alvarez 1050, Cap., tel. 59-6529/8073 y Boedo 2027, tel. 923-4576**, presentan esta novedad. Hay en existencia los colores exactos del Fiat Taunus - Isard - M. Benz - Opel - Volkswagen - Citroen - Renault y Peugeot. En el folleto explicativo Ud. comprobará lo fácil que resulta su aplicación. Solicítelo en las buenas casas del ramo o a su representante exclusivo en la Argentina, Beaudean y Salami S. R. L.

https://argentoteca.blogspot.com

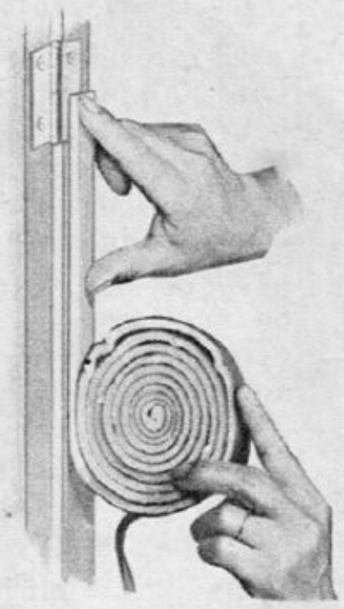
a través del parabrisas

Viamonte 353 - 32-1424 y 32-7989

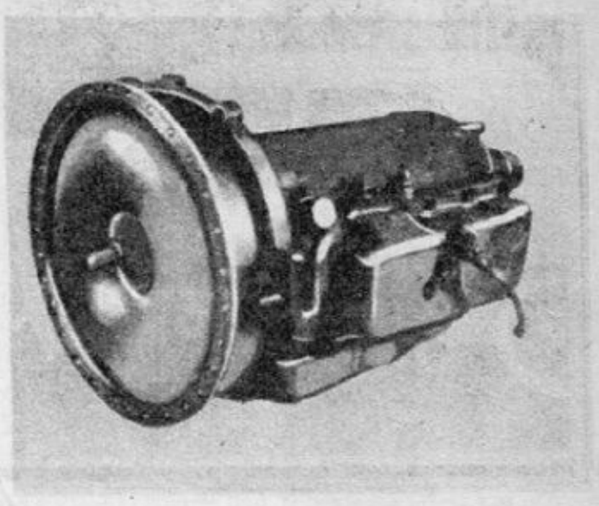
ERPA BURLETE AUTOADHESIVO en colores blanco y NEGRO para evitar el frío, hollín y ruidos en su hogar, oficina, taller, etc. Se aplica fácilmente; una de sus caras lleva el adhesivo que habrá de fijarlo sobre cualquier superficie de metal o madera, previamente "limpias".

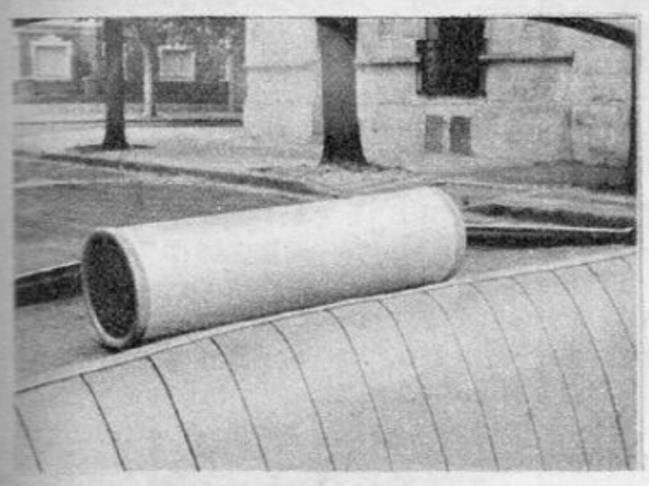
Distribuye ARTEFA S. R. L. - Entre Ríos 1029 - 27-6211 y 23-2466.

REPRESENTANTES: Bauzas, Explanada 643, en Rosario - Quintana, Olazcoaga 1438, en Mendoza y San Juan - Navarro y Cía., Buenos Aires 163, en Paraná (Entre Ríos) Luis Quero, Lima 2158, - en Córdoba - Colli, 9 de Julio 3059, en Mar del Plata - Jorge Baiocco Av. J. B. Justo 474, Puerto Madryn, en la Patagonia.

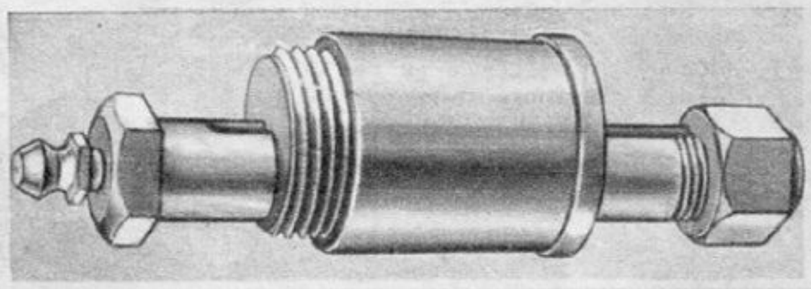


DE MARCO Hnos. S.R.L. le soluciona cualquier problema EN EL DIA en TRANSMISIONES AUTOMATICAS, DIRECCIONES HIDRAULICAS y CAJAS de VELOCIDAD. Posee repuestos de todas las marcas y cajas de recambio. Al interior repuestos y cajas reparadas en canje inmediato. DE MARCO Hnos. LORIA 418 - tel. 89-7685 y 3285 Bs. As. Sábados y domingos en 24 de Noviembre 553.





La firma TUPAN Argentina ha lanzado al mercado este novísimo "bafle" amplisónico que es ya una realidad en EE.UU. y Europa. Se trata de un difusor de sonido que reemplaza con amplias ventajas al clásico parlante posterior y reduce notablemente los costos de instalación. Expertos en la materia coinciden en afirmar que este "bafle" acústico revolucionó la técnica moderna al otorgar al sonido una maravillosa claridad y fidelísima calidad tonal. También puede usarse como parlante portátil en los camping. En 10 colores distintos que decoran funcionalmente todo automóvil. Distribuidores exclusivos Mariani Hnos. Lisboa 873 - Cap. - Tel. 64-6759.



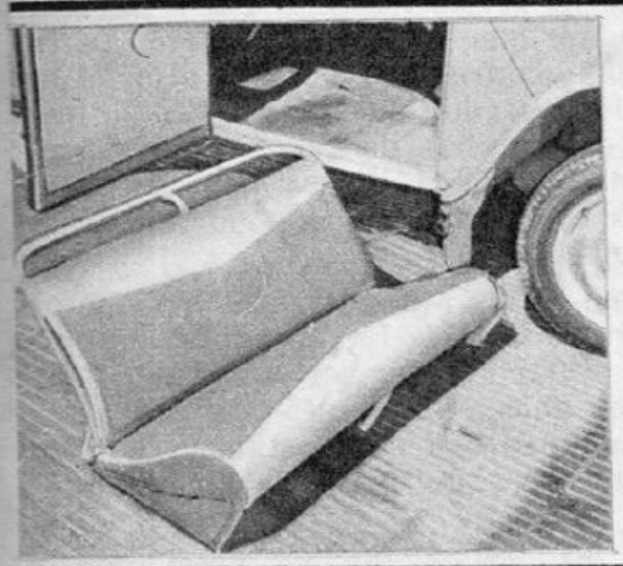
La solución al problema de dirección de su RENAULT o PEUGEOT. El corrector de comba y avance COM - AVAN, de fácil colocación, ahorra reparaciones de alineación. Solicite demostración en talleres especializados. Distribuidores AUTOLANDIA S. R. L., Av. Maipú 2170-74, Olivos. 791-4511 y 2184.

B. I. M. División Automotores, fabricantes del encendido a transistores ALLIGATOR 2T-30 le brindan la oportunidad de poseer el automóvil más potente, moderno y veloz de su categoría. El extraordinario rendimiento de este sistema de avanzada, puede Ud. comprobarlo en sus laboratorios de pruebas, Bonpland 1477, T. E. 771-4605, Bs. Aires.

ESCAPES
"TRONADOR MARLIT"

SILENCIADORES MARLIT innovando en la industria automotor y tras 34 años de constantes esfuerzos en la fabricación de silenciadores y caños de escape, presenta sus equipos especiales "TRONADOR MARLIT" únicos en su tipo, adaptados a las disposiciones municipales vigentes. Estos equipos cuyo rendimiento esta ampliamente garantizado asegura un 10% de aumento en el pique del vehículo del 7 al 12% de aumento de velocidad, economiza el 12 % de combustible. Adquiéralos en PALIQUE 436 tel. 54-0303 o en los puestos del Muñeco MARLIT - En Palermo: Cerviño 3767 tel. 72-9515 Cap. en Barracas Herrera 582 tel. 21-4075.

FIAT 750 - 1100 - 1500 PEUGEOT 403 - 404 - RENAULT DAUPHINE y CORDINI - DE CARLO y AUTO UNION DKW



TAPIZADO de LUJO para su CITROEN 2 CV

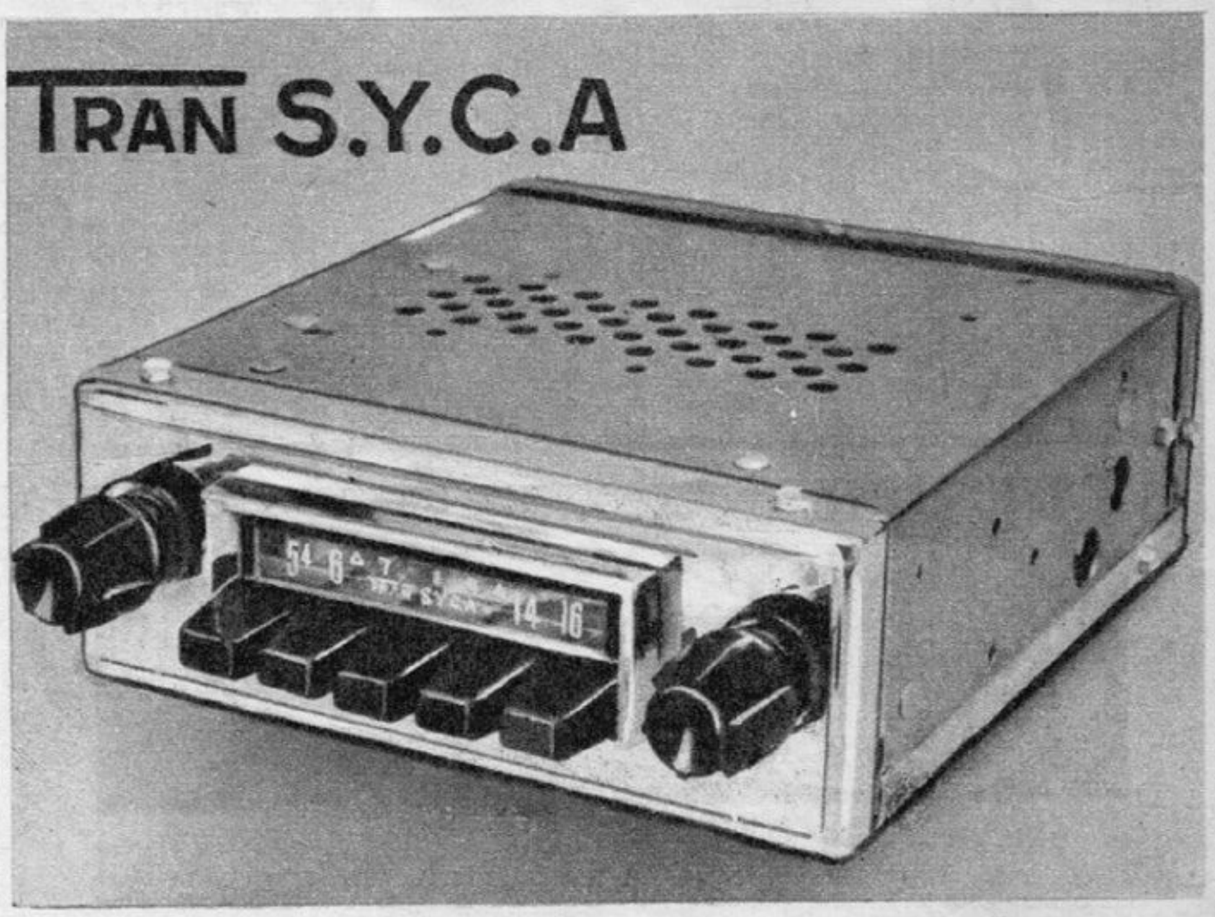
La firma Enrique BRUNO e Hijos, de Donato Alvarez 186, tel. 63-6519, fabrica y distribuye el TAPIZADO de LUJO para su CITROEN 2 CV en finas telas plásticas, relleno en Telgopren. Es económico, elegante e higiénico. Tráiganos su tapizado viejo y se lleva uno nuevo. Al interior contra reembolso.

Linea completa de repuestos y accesorios

PERSONALICE su automóvil colocando en las puertas o tablero los nuevos MONOGRAMAS SUIZOS AUTOADHESIVOS en letras plateadas o doradas inalterables. Puede adquirirlas en las estaciones de servicio, casas de repuestos y accesorios para automóviles. Es importador de esta novedad NORCA S. R. L. de Rincón 244 Bs. As. - Tel. 47-4908

en Uruguay ABECE - T. E. 71017

Zonas libres p/distrib. en:
Tucumán - Corrientes La Pampa

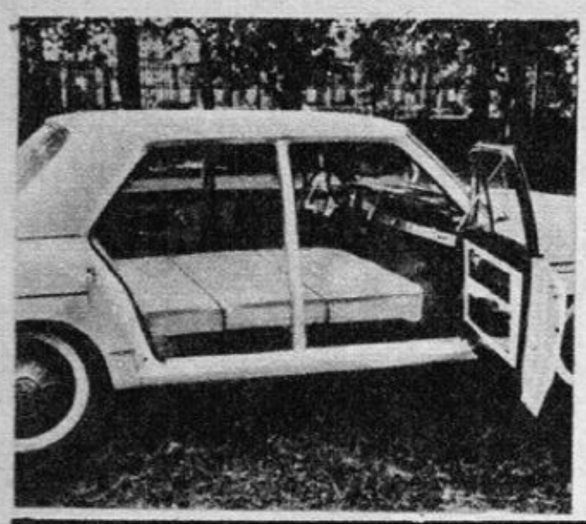


TRAN S.Y.C.A. su AUTO RADIO, íntegramente a transistores con extraordinaria sensibilidad y sonoridad de concierto. Fabricada por FAMAR S. R. L. Distribuyen Fiore Panizza y Torra S. A. Viamonte 1581 Grinberg e Hijo, Corrientes 1824

https://argentoteca.blogspot.com

Novedades a través del parabrisas

Eddie pub. 32-1424/7989

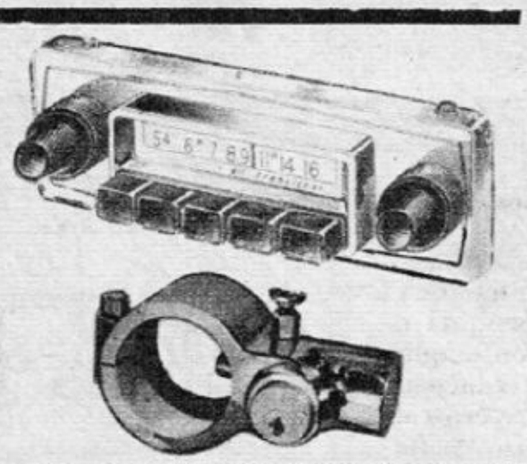


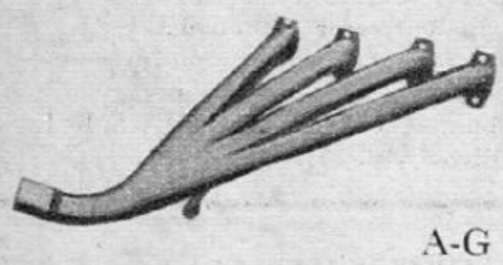
Para su RAMBLER, presentamos como novedad los ASIENTOS CAMA (totalmente horizontales) muy confortables y de mecanismo patentado y garantizado. También la línea completa para ESTANCIERA, CITROEN, Di Tella, Fiat, Renault, Peugeot.

Son sus fabricantes MAURICIO VITIS y Cía., San Blas 1375/79 (alt. Av. San Martín 2700). Tel. 59-2026, Bs. As.

Lo imposible en TRADE - Autorradios de todas las marcas, Autovox - Blaupunkt - Motorola - Philips - RCA, etc., muy por debajo del precio de lista, instaladas y con antena con llave; además en nuestra sección Cerrajería del Automóvil le ofrecemos en oferta especial, TRABEX Legítima instalada en $ 1.700.-

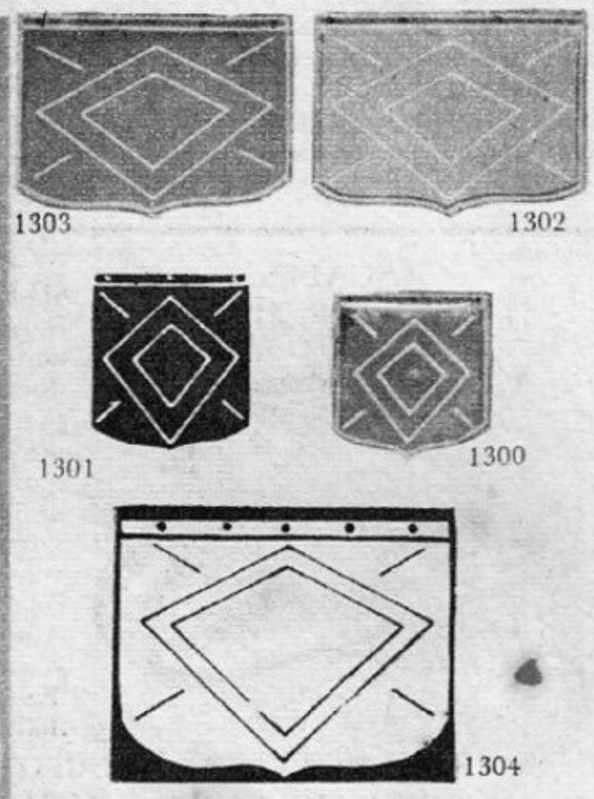
TRADE - Avenida Pueyrredón 2259 - Tel. 80-4469, Cap.

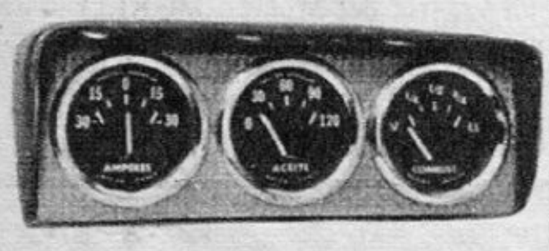




A-G

La firma ALBERTO GOMEZ y Cía. S. R. L. de Ugarteche 3268/70 tel. 71-6858 y 72-1149, Bs. As. vende y coloca el ya experimentado ESCAPE ESPECIAL para Peugeot 403 y 404. Con él se logra mayor aceleración y agradable sonido. Para pedidos del interior dirigirse a la firma ya citada o a: J. Delvaux, Fraga 437, Avellaneda, Pcia. de Bs. As., tel. 22-7146.



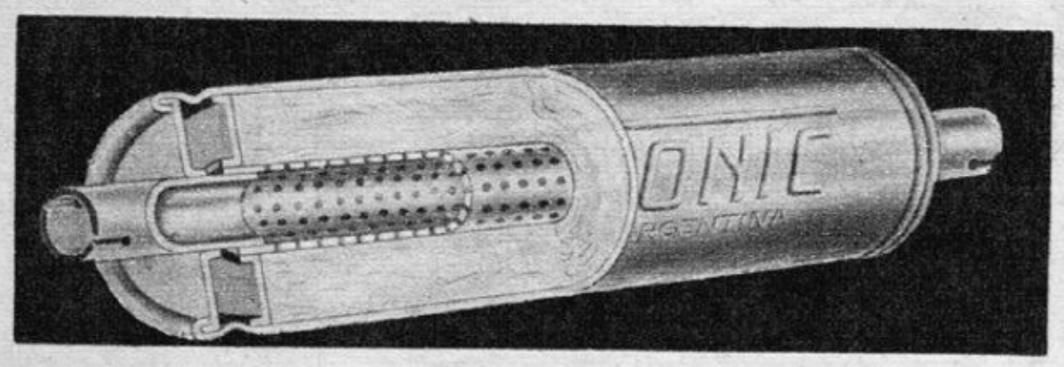


Para su ISARD 700 y KOMBI se fabrica este tablero de control con AMPERIMETRO, MARCADOR de NAFTA y MANOMETRO de ACEITE. Panel moderno, aros cromados y base de aluminio. Lo fabrica y coloca SALATINO y Cía. S. R. L. Las Heras 3281 tel. 82-6788. Precios especiales a talleristas. Al interior se remiten pedidos en el día.

Peuman industrial y comercial, presenta este nuevo artículo de general aceptación en el mercado. GUARDAFANGOS de SUPER POLIAMIDA. Resistentes a la intemperie, luz solar, grasas y aceites etc. De colores y brillo inalterables, lavables, no flamean. Garantizadas por 6 meses

MEDIDA
- Nº 1300 - de 25 x 29 cm
- „ 1301 - de 29 x 35 cm
- „ 1302 - de 46 x 36 cm
- „ 1303 - de 56 x 45 cm
- „ 1304 - de 56 x 45 cm

En venta en todas las buenas casas del ramo de la República.



NOSONIC (R) fué el primer silenciador fabricado en Argentina de paso directo y aislado con lana de vidrio, que absorbe los ruidos de alta frecuencia y evita el recalentamiento del motor por su expulsión libre de los gases. Su diseño exclusivo hace rendir más la nafta. Su uso es muy común en coches deportivos. Lo fabrica y vende: Establecimiento Industrial SILENTOR S. R. L. - GALVEZ 2036 - Rosario La marca estampada en el tubo lo distingue de sus similares!

VISITO LA ARGENTINA PIERRE DREYFUS

El presidente de la Régie Nationale des Usines Renault estuvo por primera vez en el país, acompañado por varios colaboradores. Después de interiorizarse de las actividades de IKA y DINFIA, en Córdoba, fue recibido por el doctor Arturo Illia, y participó en una conferencia de prensa.

El presidente de la Régie destacó el carácter especial de su empresa que, siendo estatal, actúa como ente privado sin obtener privilegio alguno de parte de las autoridades. Ocupa el primer puesto entre los constructores franceses y exporta la mitad de su producción. Colabora en la industrialización de varios países donde se montan o fabrican algunos modelos, especialmente Dauphine y R4L. En la Argentina, en los últimos tres años y medio, se lanzaron al mercado unas 45.000 unidades entre Dauphine, Gordini y R4L, lo que demandó ingentes inversiones, tanto de Renault, como de su asociada IKA. Por consiguiente, considera que el gobierno argentino debe hacer respetar las reglamentaciones del régimen automotor a todas las empresas del ramo, para permitir una competencia leal.

Contestando a las preguntas periodísticas, manifestó que la política industrial de Renault es realista y no teórica. El problema de ALALC se encarará a su debido tiempo, con la participación de sus asociados latinoamericanos. IKA, en este sentido, está muy bien ubicada para participar en el esfuerzo común y no se piensa cesar en la producción de Dauphine que goza de la preferencia del público, sino que se han efectuado inversiones para introducir mejoras. *

PRESENTACION DEL OMNIBUS SAVIEM

Con la participación de autoridades nacionales fue presentado en las instalaciones del Golf Club, el ómnibus "Saviem", prototipo que servirá, con ciertas modificaciones, para iniciar la producción en las plantas de DINFIA, en Córdoba.

El señor Paul Durlach, presidente y director general de SAVIEM, puntualizó que su firma surgió de la fusión, en 1955, de las empresas Somua, Latil y de la división de vehículos pesados de Renault, a la que se añadió la división de ómnibus de Chausson. La empresa constituida produce el 60 % de los ómnibus franceses, equipando a las compañías de transportes, tanto francesas como extranjeras.

El prototipo, Saviem SC2, autoportante con motor Diesel Fulgur, horizontal, de 150 HP, permite, gracias a sus características constructivas, ser adaptado para 22 a 35 pasajeros sentados. El empleo, con carácter de exclusividad, de la suspensión aerostable, confiere al vehículo mucha suavidad de marcha por caminos accidentados.

A la solicitud de los periodistas, el presidente y director nacional de DINFIA, comodoro Carlos F. Bosch, explicó que el acuerdo de licencia para la fabricación de los ómnibus, por parte de la empresa, dotará al país de un vehículo de calidad reconocida internacionalmente. Se estima poder comenzar la producción de 200 unidades en el primer año, con una participacón nacional del 28 %, para alcanzar el 80 % a los cuatro años, con una inversión mínima, gracias a la utilización de las instalaciones existentes en Córdoba, como también de los créditos a otorgarse por SAVIEM. El precio de los vehículos será competitivo, dando trabajo a industrias subsidiarias y proporcionando empleo a numerosas personas. *

https://argentoteca.blogspot.com

ECHANDO A "RODAR" VERDADES:

EXPERIMENTELO EN AUTO PROPIO

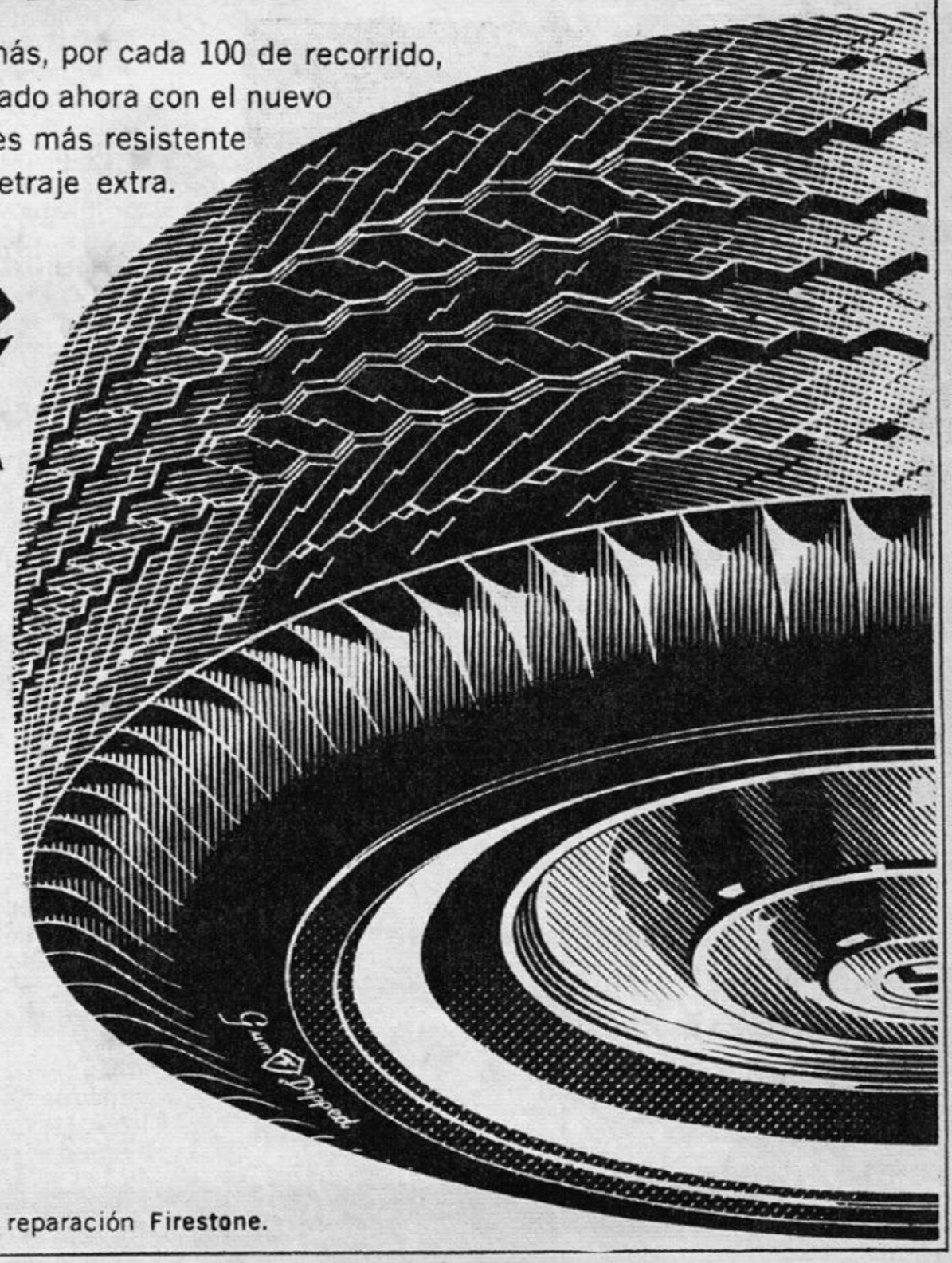
Gánese 20 kilómetros o más, por cada 100 de recorrido, con el neumático **Firestone** Campeón de Lujo, fabricado ahora con el nuevo caucho sintético **DIENE.** Evita el recalentamiento, es más resistente y rinde hasta un 20 % o más de kilometraje extra.

Firestone

HOY Y SIEMPRE LO MEJOR!

CON GARANTIA ESCRITA

y la calidad escrita en la huella



GRANT ADVERTISING

Para mejor recauchutaje de sus cubiertas... exija material de reparación **Firestone.**

https://argentoteca.blogspot.com

UN MUNDO DE ACCESORIOS PARA SU AUTOMOVIL

En las inmediaciones de Jujuy y Moreno hay ocho comercios dedicados especialmente a la fabricación y a la venta de accesorios. El automovilista encontrará allí cuanto necesite.

Prolijo en su responsabilidad de padre, y consciente de su papel como automovilista serio, respondió a nuestra pregunta "¿Por qué usa portaequipaje?" lubricándose con el jugo de sus necesidades...

—¡Señor! En el baúl no caben más de dos valijas... Calcule. Auto chico, poca capacidad, toda la familia adentro... ¿Qué quiere que haga?

En realidad, como querer, hubiéramos querido que no lo use. O cuanto menos, explicarle que antes de venderle el coche, la fábrica se pasó años y años experimentándolo, que por eso sabían hasta qué punto calzaba en cuanto a capacidad, que no había por qué cargarlo más de lo necesario, ni por qué aumentar en un 50 % su área frontal...

Conclusión: es muy discutible la utilidad del portaequipaje. Pero cada uno mueve sus engranajes según el propio ritmo y a los que entienden que un auto está hecho para tal cosa *y no más*, se agregan los que fomentan la industria del accesorio con la avidez insaciable que les produce la aventura de tener auto.

Como pasa con el portaequipaje, sucede lo mismo con los tigrecitos de felpa, las flores de material plástico, las bocinas triples o las colas de pescado para caños de escape.

Contesta un hombre joven, propietario de un comercio especializado en accesorios para el automóvil:

—Las defensas para autos modernos son los artículos de mayor venta...

Y he ahí la otra cara del problema: defensas, faros adicionales o antiniebla, viseras para el sol, aletas para facilitar la ventilación. En una palabra, la parte de accesorios no ornamentales. Lo que sirve. Lo útil, lo práctico, la solución a este o aquel problema.

Los accesorios para automóviles se identifican fácilmente en dos especies bien determinadas: los que sirven para algo específico y los que sirven para *hacer pinta*. Todo eso lo sabe perfectamente quien los fabrica y los vende. Y por eso el esfuerzo para vender unos u otros es bien diferente:

—Deje que venga un "taximetrero"... Va a ver cómo se va orondo con sus supertazas cromadas...

¡Viera con qué satisfacción pagan más de 16.000 pesos por una bocina tipo "Il Sorpasso"!...

—¿Y los automovilistas nuevos? Meten el auto dentro de una jaula de cromo...

Buenos Aires tiene una zona perfectamente establecida, donde localizar un "nido" de comercios que se ocupan del accesorio: Jujuy y Moreno. En sus cercanías hay ocho establecimientos que facturan de 20 a 100.000 pesos diarios. La vecindad crea —además— buenos hábitos, porque la competencia directa abarata costos y hace redoblar el esfuerzo para tener el stock bien completo.

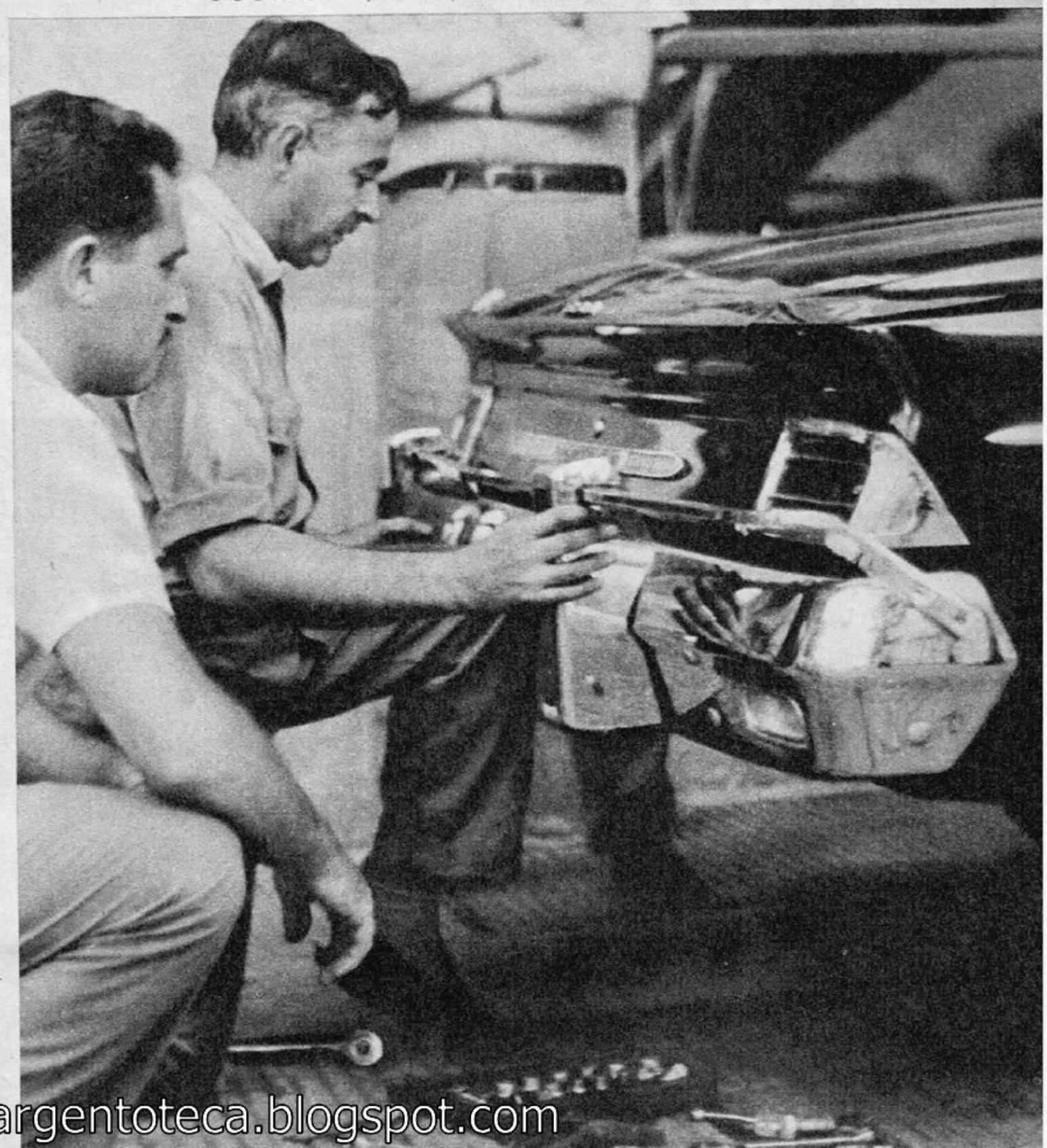
Una visera parasol de aproximadamente 3.200 pesos —colocada— solo sufrió variaciones de precio de 50 pesos en la consulta a cada uno de los 8 negocios.

Antenas, portaequipajes, parrillas.

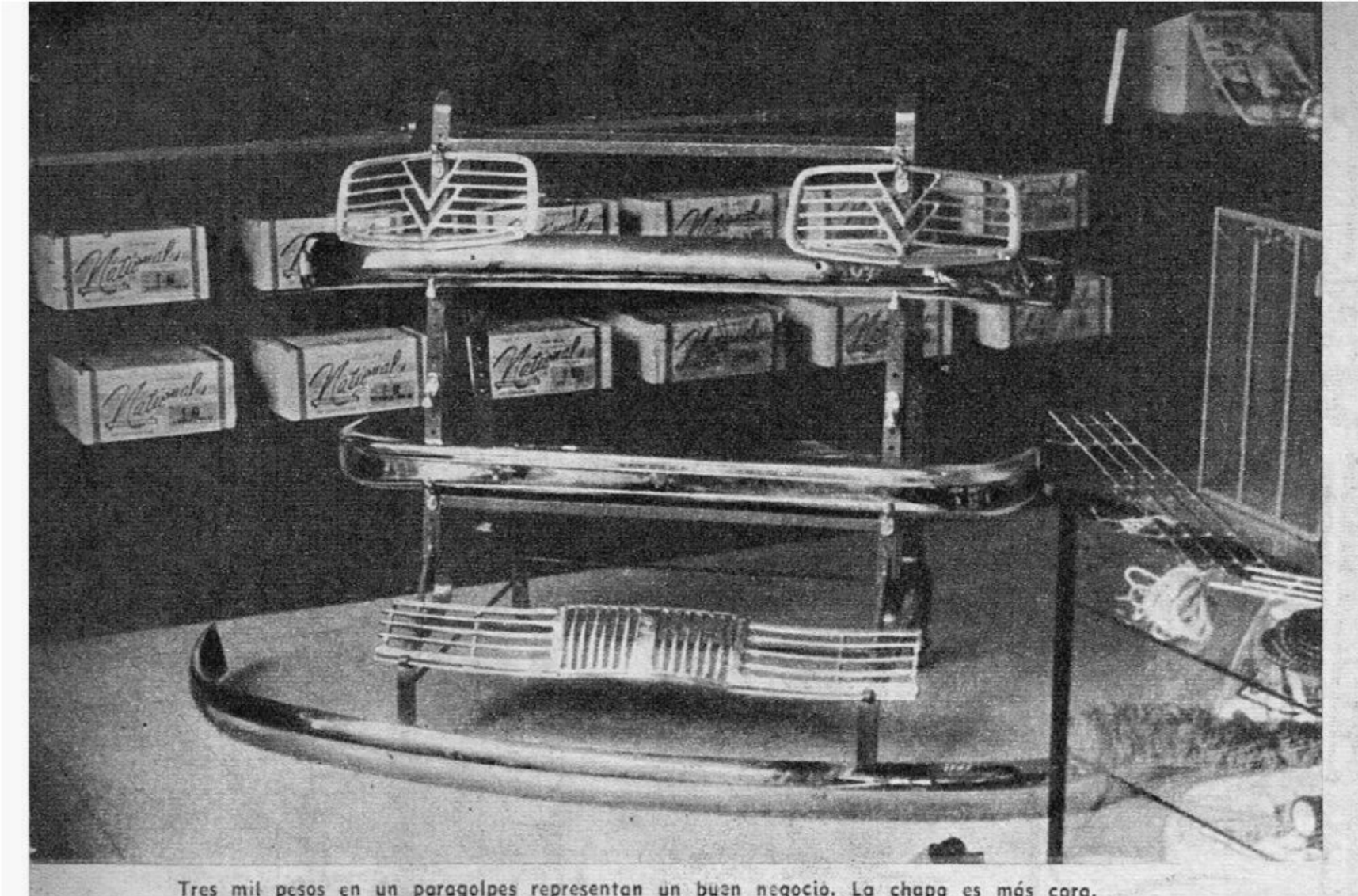
https://argentoteca.blogspot.com

espaldares, defensas...; hay de todo.

Una defensa incluye en su precio la colocación. Raramente pasa los 5.000 pesos.



https://argentoteca.blogspot.com



Tres mil pesos en un paragolpes representan un buen negocio. La chapa es más cara.

Quizá cumpla función de guardián. Está de moda. "La onda", que le dicen..

Viseras. Son muy útiles sobre todo en los vehículos utiiltarios. También hay.

UN MUNDO DE ACCESORIOS

Encuestado el precio de una defensa —5.000 pesos de promedio, colocada—, la modificación máxima fue de 400 pesos. Nadie ensayó hacer discursos tipo "se la dejo en 4.500 y no gano nada". La competencia incluye lealtad.

Es muy probable que fabricar y vender accesorios sea uno de los mejores negocios que tengan relación con el automóvil. La mercadería no es de ningún modo perecedera; cada aumento de precios la sorprende sin modificar sus condiciones; el automovilista promedio es sumamente propicio a la tentación de ornamentar, y en general, nadie que necesite algo verdaderamente útil deja de llevarse un escudito, una mascota o simplemente un adorno.

Tanto es así, que resulta mucho más fácil ubicar —puestos a un tipo de arqueología automovilística— una supertaza recontracromada (aumento del peso no suspendido, estética discutible, dificultad en la refrigeración de los frenos) que un buscahuellas competente o un juego de cadenas para circular por el barro.

La necesidad del accesorio se razona de tantas maneras como automovilistas hay sobre la Tierra. Y así como hay gente más propensa que otra para enfermarse, hay automovilistas más propensos que otros a la calcomanía, al cromado, a la felpa o a la pintura fosforescente.

Los montos de facturación no resultan fácilmente accesibles, pero los volúmenes de venta son impresionantes a pesar de las "marejadas" comerciales, donde se aprecia que diciembre vende más que marzo y febrero más que julio.

Los argentinos estamos llegando poco a poco a la apología rodante del accesorio. La industria tiene sus lugares y sus personajes, fácilmente ubicables tanto unos como otros.

Uno, ocasional, no buscado, martillando tenazmente sobre la posibilidad de accidentarse:

—Quiero un espejo retrovisor como la gente, panorámico, cuanto más grande, mejor...; no importa lo que cueste. La vida vale más que un espejo...

Aparentemente, con el espejo colocado ya tenía firmado un pacto de inmunidad. Manejar bien o mal era estrictamente secundario. Lo importante era el espejo.

Otro, localizado premeditadamente, se sacó con mucho trabajo su cupé y caminó con paso deportivo hasta el mostrador.

—Un escudo del autódromo de...

El desfile es impresionante. Cada uno es un personaje. Todos transpiran necesidad. Sea ésta o aquélla. La comunidad comercial agradecida. automovilista soluciona un problema A partir de Jujuy y Moreno, cada consecuente con la compra del auto. Desde el que defiende el paragolpes con un portón "así de grande" hasta el que cree que con una insignia deportiva en el capot, el auto anda más rápido... *

https://argentoteca.blogspot.com

BUENOS AIRES PARA SU MOTOR!

FASFILTER

Nuevo Sistema Completo de Filtrado de Aire Semi - seco

PROTEGE SU MOTOR EN 3 FORMAS!

1 Filtro de aire del carburador.- Carcasa de entrada tangencial de aire, elemento filtrante y adaptador... ELIMINA EL 100 °/₀ DE LAS IMPUREZAS DEL AIRE!

2 Filtro de aire para tapa de carga de aceite.- Réplica en miniatura del filtro del carburador, que impide la entrada de impurezas al cárter y mejora su ventilación!

3 Toma de vapores o neblina de aceite.- Toma los vapores del cárter y crea una neblina de aceite que: aglomera la suciedad facilitando su expulsión, impregna el elemento filtrante, y lubrica los aros superiores y y paredes de cilindro.

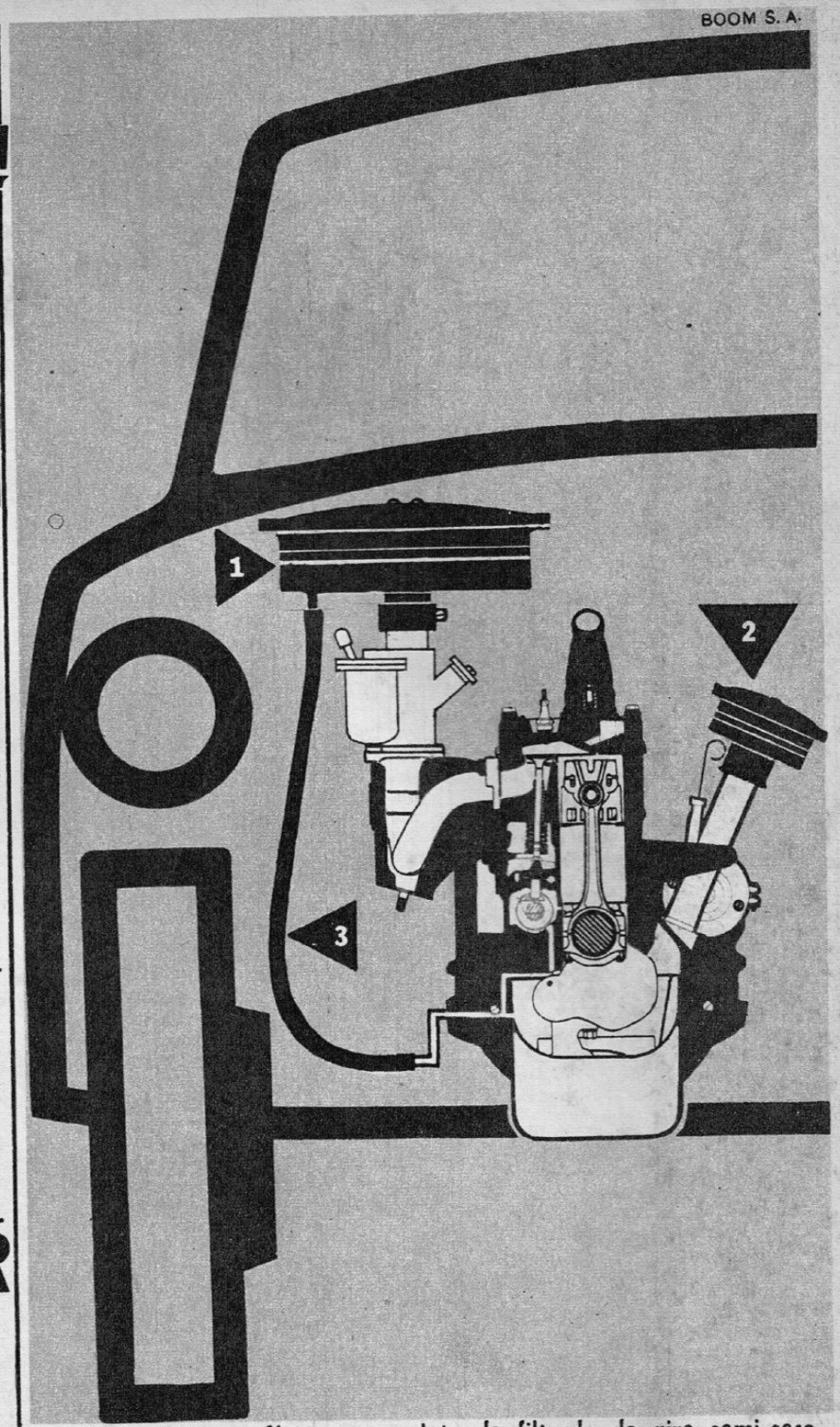
FASFILTER

RINDE:

- mayor potencia
- mayor pique
- mayor velocidad
- menor consumo
- mejor combustión y suavidad de marcha

*** PEUGEOT TAMBIEN ADOPTO FASFILTER**

BOOM S. A.



Sistema completo de filtrado de aire semi-seco

FASFILTER

Fabricado bajo licencia y distribuido por: ***FAS PEPA Hnos. S.A.***

Garibaldi 1415 - Lomas de Zamora

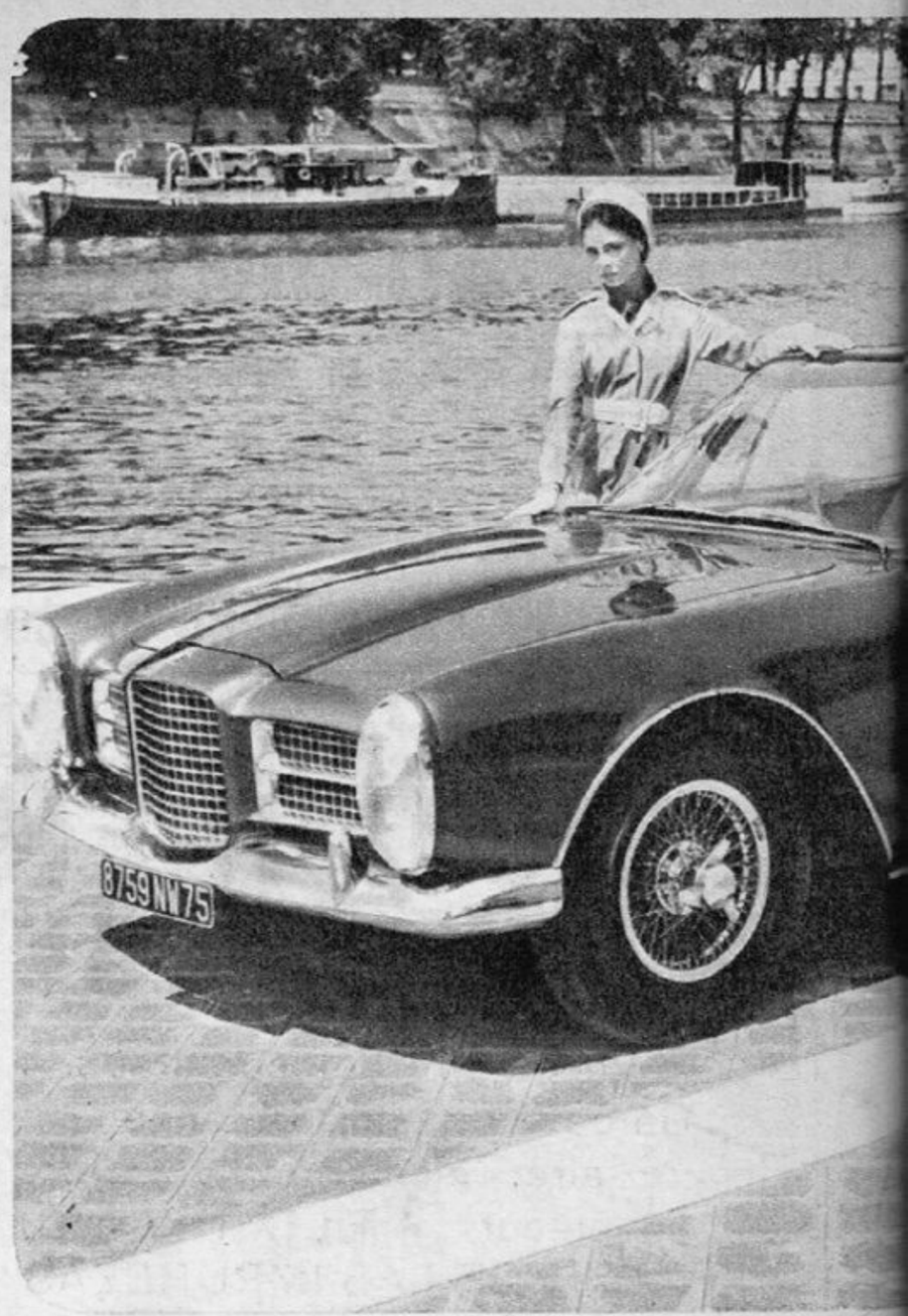
Fabricantes de caños de escape y silenciadores

https://argentoteca.blogspot.com

FACEL VEGA

AUTOMOVILISMO A LA GRAN MANERA

Para franceses que no temen a los recaudadores de impuestos, o para extranjeros con sed de leguas, son los modelos de Facel - Vega Soc. Anón.



En Francia, los avizores inspectores del impuesto a los réditos no se fían de declaraciones juradas; sibilinos y silenciosos, computan montos imponibles por las manifestaciones externas de riqueza del malhumorado contribuyente. ¿Tiene usted, M. Dupont, una casa de dos pisos en St. Cloud? Ajá. ¿Y una Delahaye? Bueno, bueno. Evidentemente la *boulangerie* rinde pingües beneficios. Anótele un millón más, Villon.

Resultado, que Dupont, exasperado, publica un aviso en *Le Figaro* que dice algo de "Delahaye chiche, vendo" y se compra un 4 c.v. O un Peugeot. O un Dauphine. Como los contribuyentes franceses sienten una universal y saludable repugnancia hacia la costumbre de dar más de lo necesario, resulta que la industria francesa de autos caros se encontró muy pronto sin clientes. Desaparecieron así muchas nobles marcas de lujo y semilujo: Delahaye, Talbot, Delage, Bugatti, Hotchkiss.

No todo, sin embargo, estaba perdido. Enarbolando el florete y el picahielos en lugar de la hoz y el martillo, la empresa Facel Vega (cuyo apropiado domicilio es 19, Av. George V, París 8ème.) se lanzó a una atrevida aventura: fabricar coches para franceses que tienen plata y no temen demostrarlo, o para extranjeros que se escudan detrás de formularios sin temer el consabido escrutinio de un *inspecteur des impôts* arteramente disfrazado de surtidor.

Así nació el Facel Vega; hermoso, grande, opulento. Ocho cilindros, seis litros largos, 390 CV de urgentes caballos *made by Chrysler*. Tablero de madera, que es un poema a la belleza y la función. No hay lucecitas que guiñan traviesamente para decir, caramba, caramba, el motor se fundió, sino un instrumento de aguja que habla en términos de kilos por centímetro cuadrado, prosaicos pero útiles. En materia de transmisión, dos opciones; una caja Pont-à-Mousson de cuatro marchas, todas sincronizadas, con la palanca de cambios en el piso, o, si prefiere que los ingenieros se encarguen de nimiedades como cambios de velocidad, la eficaz caja automática Chrysler de tres relaciones, también con palanca en el piso. Este es el Facel II; pesa 1.650 kilos y sus 390 *chevaux* le permiten desarrollar nada despreciables 240 kilómetros/hora, según la fábrica. Obviamente, los frenos son de disco en las cuatro ruedas, marca Dunlop.

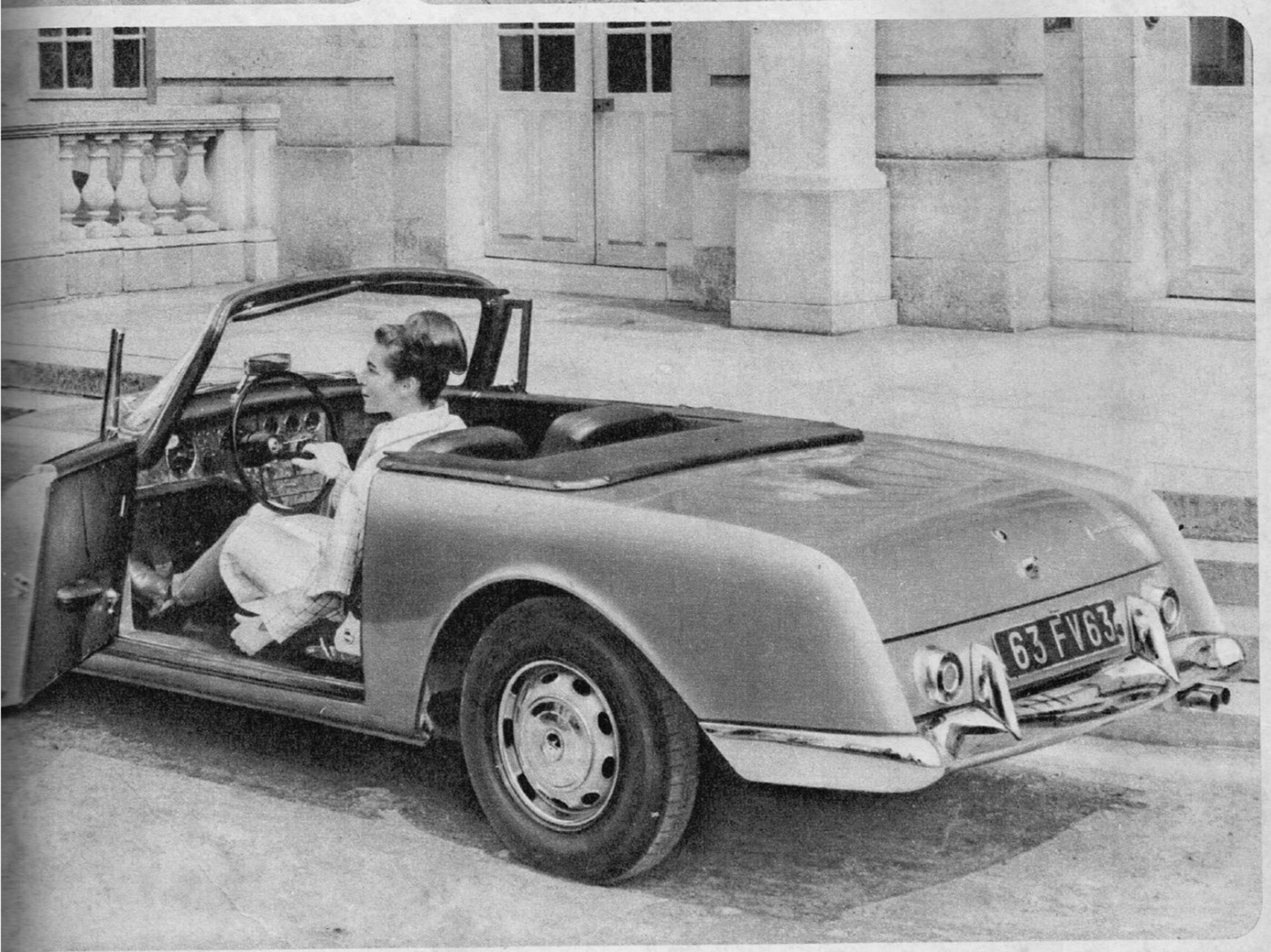
FACEL III

Si el Facel II no está a su alcance, tal vez el III le resulte más conveniente, y si los inspectores vienen a su casa, tal vez usted logre convencerlos de que, en realidad, lo que usted le había pedido al concesionario era un Aronde Miramas. El III tiene línea casi idéntica a la de su hermano grande —solamente son menores sus dimensiones—, y el interior tiene el mismo amoblamiento *ancien régime* ("No pises más campesinos, Pierre. Recuerda que hoy es el Día de la Bastilla...")

El primer auto "más chico" de Av. George V se llamaba Facellia y tenía un motor de construcción propia, 1.600 y doble árbol de levas a la cabeza; sin embargo, los problemas de desarrollo resultaron insuperables, el motorcito no andaba, y finalmente la empresa, al borde de la quiebra, cortó por lo sano; firmaron contrato de suministro de motores con A. B. Volvo. El Facellia cambió de nombre, quedó Facel III, y recibió un motor 1800 Volvo de 108 CV, caja de cuatro marchas y *overdrive* eléctrico, y 180 de máxima.

Bueno, después de todo... *

https://argentoteca.blogspot.com



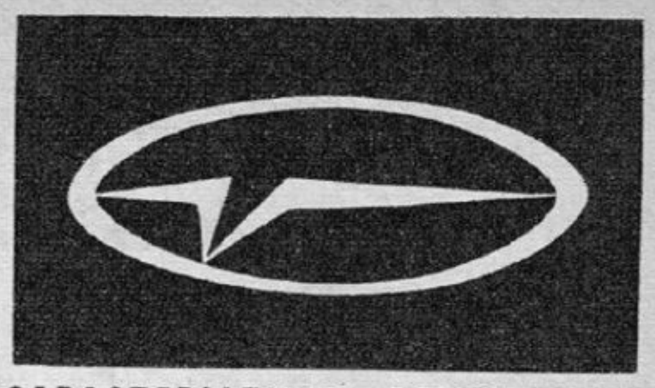
https://argentoteca.blogspot.com

AHORA ES EL MOMENTO!...

de comprar la motoneta

CON MOTOR

VELONETA DKW 150c.c.



CARACTERISTICAS PRINCIPALES

POTENCIA 8,2 H.P. - ELEGANTES LINEAS - EXTRAORDINARIA ESTABILIDAD - STOP Y LUZ DE POBLACION - VELOCIDAD: 93 km. ph. - SUPER REFORZADA p/115 kg. - GRAN FRENAJE (Freno delantero 125 mm. x 20 mm.) - VELOCIMETRO ILUMINADO - CERRADURA ANTI-ROBO NEIMAN OPCIONAL - ASIENTO DOBLE DE GOMA PLUMA - BAUL PORTA HERRAMIENTAS - ALFOMBRA DE GOMA - FACIL ACCESO AL MOTOR.

AMPLIAS FACILIDADES DE PAGO

HAY UN PLAN DE FINANCIACION QUE LA HARA SUYA

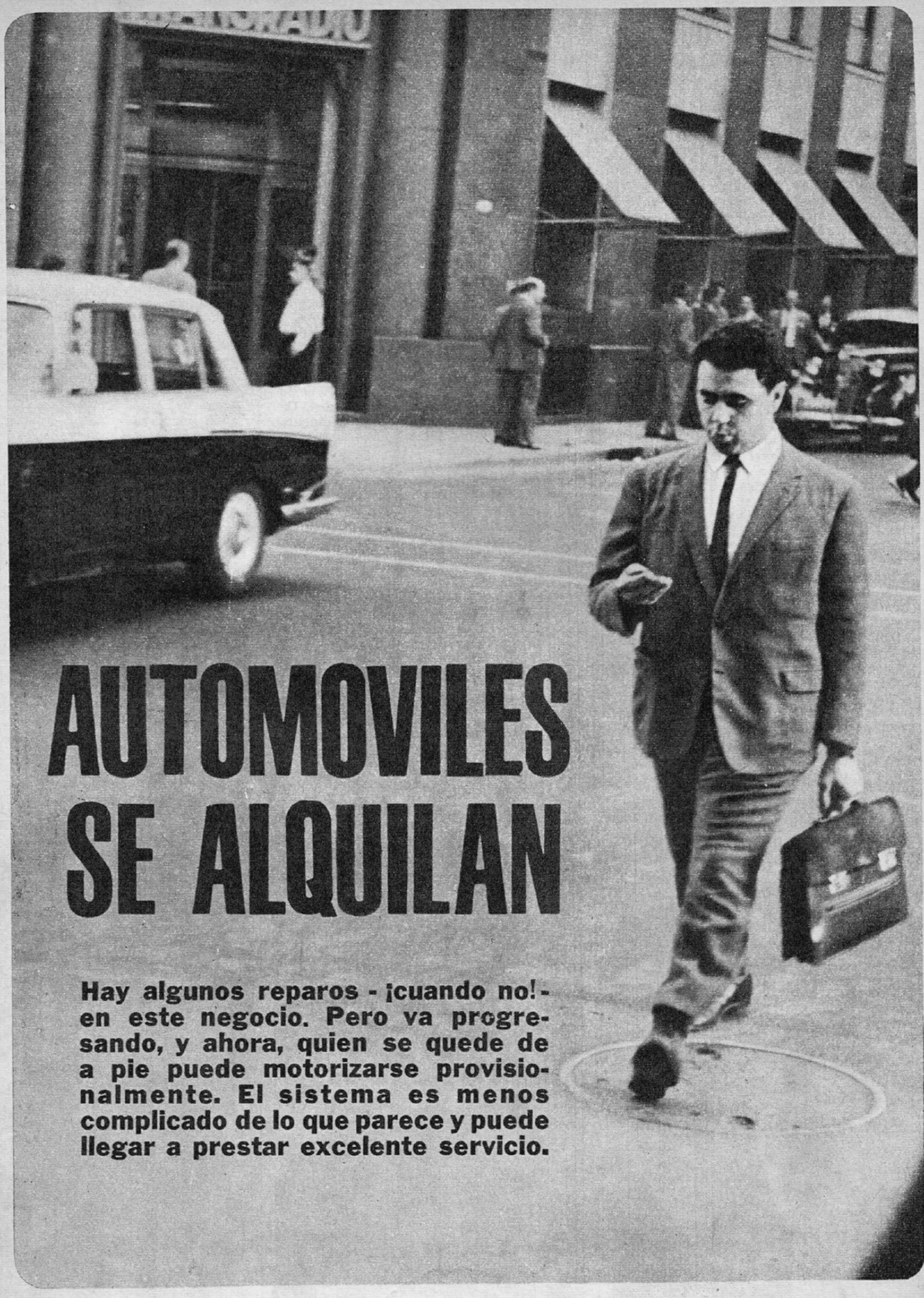
FABRICANTE Y DISTRIBUIDOR PARA AMERICA LATINA

ERNESTO C. BESSONE S.A.

PARANA 91 - BUENOS AIRES

ADQUIERALA EN LA EXTENSA RED DE 300 AGENCIAS AUTORIZADAS DE TODO EL PAIS

https://argentoteca.blogspot.com



https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES SE ALQUILAN

El consumo de autos alquilados sin chofer, queda reservado a una plataforma social definida como tranquila en cuanto a sus preocupaciones monetarias...

Una empleada rubia explica:

—La mayoría de los que alquilan tienen auto. Digamos un 80 %. A veces se les descompone y no pueden sustraerse a la comodidad de manejar...

Cada agencia dispone aproximadamente de 50 unidades, dentro de las que se incluye una gama bastante amplia de variantes automovilísticas, de manera que queden contempladas las necesidades de todos. Esto supone inicialmente que las frecuencias de una Estanciera son tan copiosas como las de un Fiat 600 o las de un Carabela.

Los engranajes del trámite aún no están bien aceitados en nuestro país, quizá porque las experiencias aún no son suficientes. Pero si actualmente demoran de seis a ocho horas para entregar el coche, los sistemas se están simplificando en un intento de conseguir el ritmo ideal, es decir: "Déme su cédula de identidad, tome mi auto".

Un turista no puede ofrecer lógicamente avales o garantías comparables a las de un residente, aunque muchos de ellos pertenecen a instituciones de crédito mundiales y con una firma completan muchos requisitos. Pero generalmente, un empleado de la agencia se limita a reclamar impresiones en el hotel denunciado, y si son buenas... "¡Venga a buscar el auto!"

En caso de que alguien —pongamos por ejemplo un argentino— deba viajar y necesite movilizarse en el exterior, recurre a las agencias especializadas, completa las especificaciones necesarias, y del avión pasa al auto, siempre —claro está— que la agencia tenga sucursal cerca del aeropuerto. Aunque generalmente tienen...

La posibilidad de fugas no contempladas en el contrato se remedia con pólizas de seguro contra todo riesgo. Los choques, los raspones y los daños a terceros, quedan incluidos, pero el valor de la franquicia —que oscila entre $ 5.000 y $ 7.000 en relación con el modelo— queda a cargo del cliente. En una palabra, si usted alquila un auto y el coche se le incendia, lo más probable es que no pague un centavo y que todo se reduzca a algunas citaciones y testimonios. Pero si por el contrario le sucede un raspón o un choque leve que no cueste más que la franquicia, el responsable del pago es usted.

En estos casos, la tasación del daño es realizada por los técnicos de la agencia. Seguramente le dirán: "Venga con su mecánico", sobre todo si se trata de un desperfecto. Entonces usted estará o no de acuerdo con el valor y lo pagará. De otro modo —digamos que eventualmente no fue con su mecánico— pagará sin asesoramiento alguno.

Los agencieros dicen que no les interesa inventar roturas ni magnificar precios, ya que el motivo del negocio no es ése, pero PARABRISAS capitalizó algunas opiniones adversas:

—Siempre se las arreglan para cobrar $ 1.000 o $ 2.000 de más...

—¡Son todos unos vivos! Yo no entiendo "de mecánica" y me pueden hacer creer cualquier cosa...

Nosotros no creemos que ese tipo de tajada sea lo suficientemente jugosa como para industrializarla, y además hay que considerar que no todos tratan a los autos —sobre todo a los chicos— como los autos se merecen. De modo que un 20 % de personas que alquilan autos y se quejan, no es demasiado. Aparte de que —en general— advertimos una seriedad bastante llamativa en casi todas las empresas.

Los pagos se efectúan invariablemente por adelantado y en efectivo. El período mínimo de alquiler es de 24 horas y los precios incluyen la parte correspondiente al seguro, el consumo de lubricantes, el engrase y la limpieza de la unidad. Hay algunas agencias que estipulan —aparte de las 24 horas— un mínimo de 100 km recorridos.

Frecuentemente se da el caso de velocímetros que llegan sin el precinto o con la tripa desconectada. Entonces se justiprecian estimativamente los kilómetros recorridos, y el cliente enrojecerá o no, pero deberá pagar.

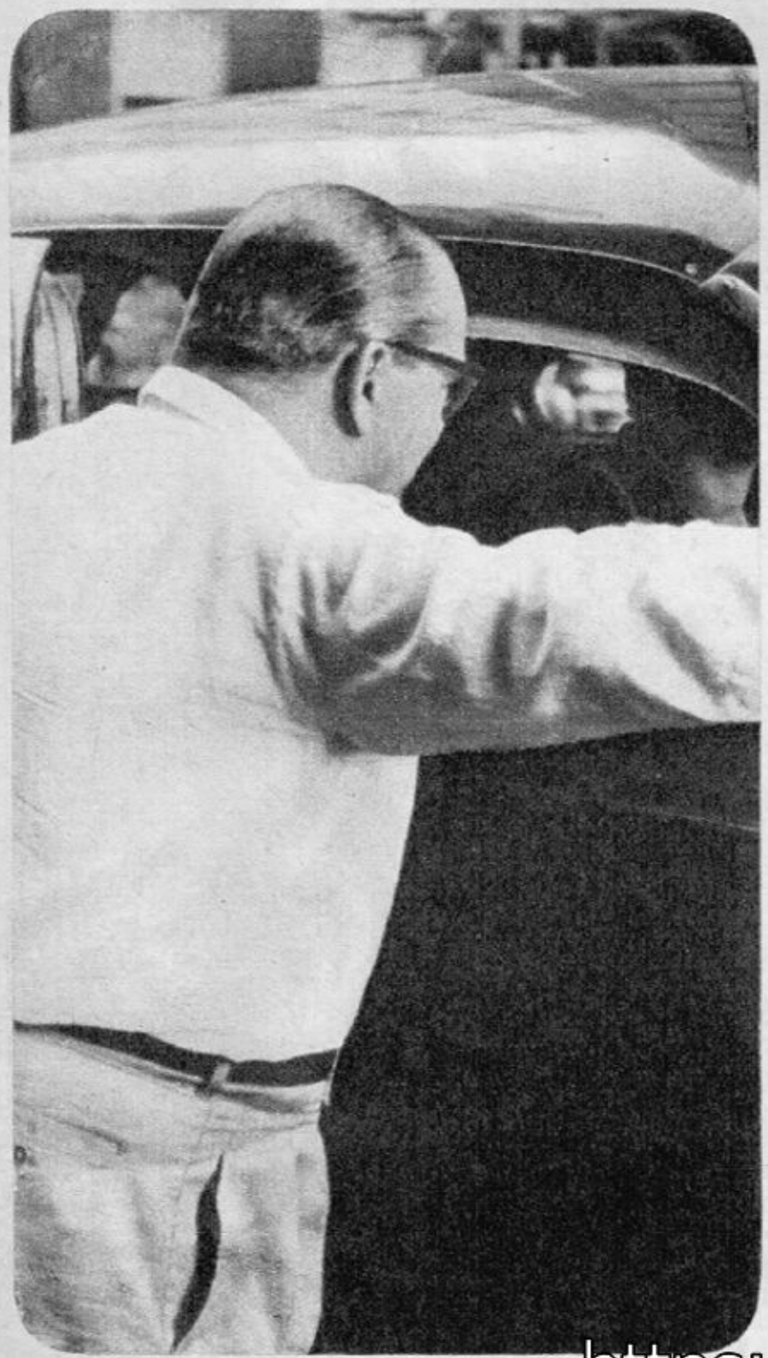
Para alquilar un auto, el interesado debe concurrir *personalmente* a la agencia con documentos de identidad y registro de conductor habilitante. Llenará luego una planilla de datos, y de acuerdo con su urgencia, será citado para hacerle entrega del auto. El paréntesis será utilizado por la agencia para verificar los antecedentes del interesado.

Un auto alquilado sin chofer se paga de acuerdo con una tarifa confeccionada teniendo como base potencia, cilindrada y confort. Básicamente, hay una tarifa diaria discriminada más o menos así:

Auto "A" (Dauphine, Citroën, Fiat 600), $ 900-1.000 diarios. Auto "B" (Gordini, Fiat 1100, etc.), $ 950-1.100 diarios. Auto "C" (Estanciera, pick-up, etc.), $ 1.000-1.200 diarios. Auto "D" (Bergantín, Di Tella, etc.), $ 1.100-1.300 diarios. Auto "E" (Carabela, americanos en general), $ 1.400-1.600 diarios. Auto "F" (Cross-Country, etc.), $ 1.600-1.900 diarios.

Aparte del precio diario, el usuario paga un promedio de $ 3,50 por kilómetro recorrido y $ 150-200 de recargo por día, en caso de circular durante feriados y vísperas de feriados. Hay bonificaciones

¿Taxis libres en pleno centro? ¡A veces!



"No puedo llevarlo, voy a almorzar..."

Además, el auto propio puede descomponerse...

https://argentoteca.blogspot.com

que oscilan entre el 2 y el 10 % en caso de contratar la unidad por períodos que superen la semana (tomada sobre la base de 7 días consecutivos de alquiler.)

En la mecánica del trámite, una de las piezas fundamentales es la garantía o aval, que el cliente debe abonar antes de llevarse el coche. Está establecida para cubrir la franquicia y el lucro cesante que obran sobre la unidad, y fluctúa entre los 12.000 y los 20.000 pesos. Teoricamente, la garantía íntegra se restituye al cliente una vez devuelto el auto, pero invariablemente se le retienen mil pesos por 60 días en previsión de posibles infracciones municipales, y desde ya, el valor de los desperfectos o roturas que, a juicio de la casa, hubiere ocasionado al coche.

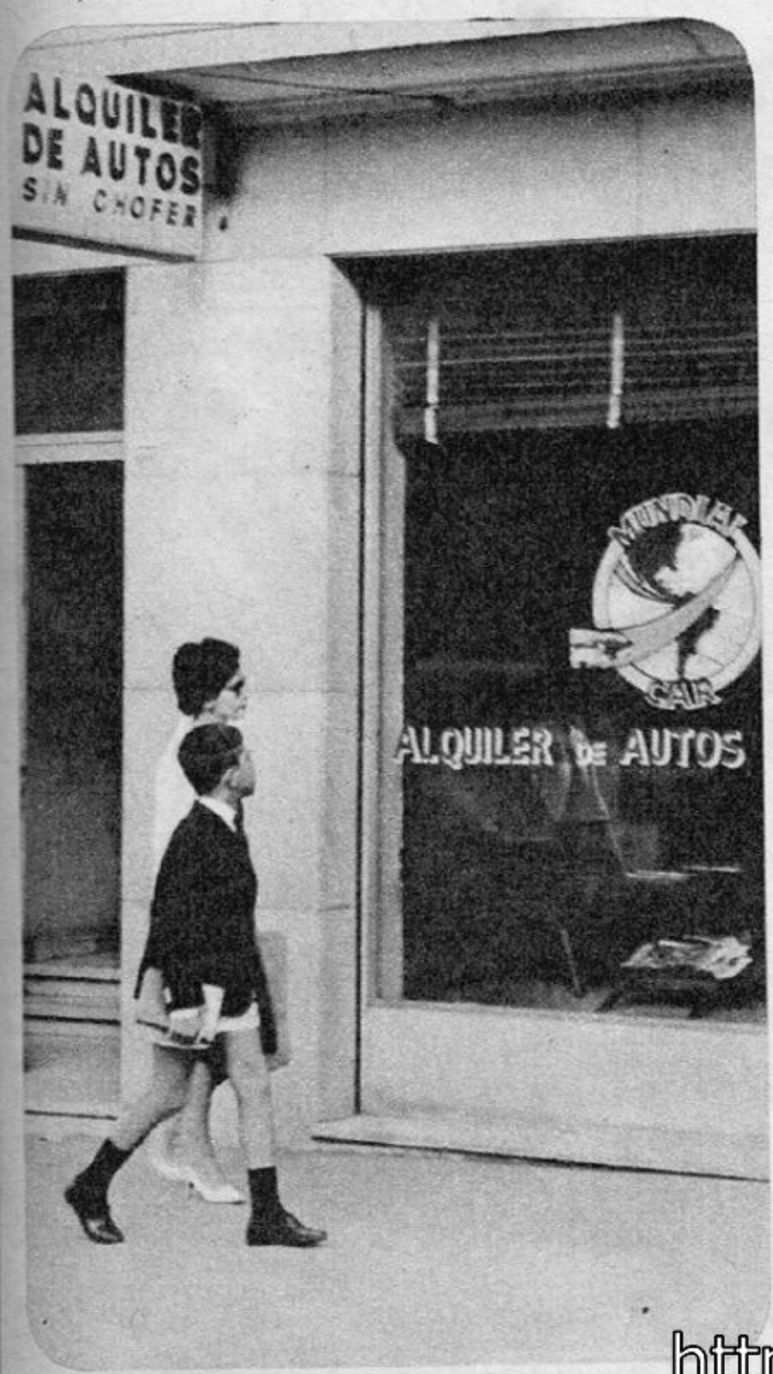
Quizá por nuestros problemas de densidad automovilística, o porque aún no hemos evolucionado convenientemente en los aspectos subsidiarios del automóvil, no se consiguió todavía en el negocio de alquilar autos, la dinámica y la agilidad que serían recomendables. Pero seguramente cuando comencemos a separar de acuerdo con criterios objetivos los lujos de las necesidades, el asunto va a tomar la velocidad necesaria.

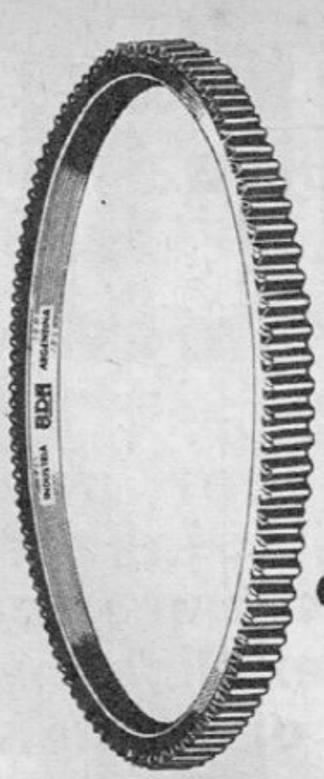
Más aún: casi todas las agencias cubren totalmente su flota sin problemas.

PARABRISAS pone a disposición de los lectores una lista de las principales oficinas que se ocupan de alquilar autos sin chofer.

Winco: Córdoba 3121, 82-6611.
Alquila Coches S. A.: Corrientes 6122, 54-8015.
Mundial Car S. A.: Junín 1555, 82-0032 y 84-2525.
Agencia Enrique: Coronel Díaz 1602, 83-6194.
Massa Cars: Ayacucho 1471, 2222.
Auto Rent: 25 de Mayo 758, 31-5958.
Hertz Sudamcar: Peña 2147, 80-3981.

Y quizá, entonces, la solución sea ésta.



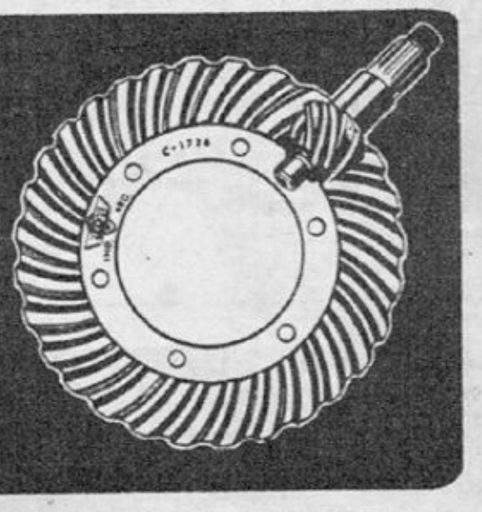


...CON EL PRESTIGIO DE LA MARCA

ADA
CASA STEWART S. A.

CORONAS DE ARRANQUE...
más de 200 tipos y medidas para automotores americanos o europeos.

PIÑON Y CORONA DE DIFERENCIAL...
y cualquier engranaje de dientes cónicos hypoidales, espirales y rectos de 75 hasta 800 mm. de diámetro.



UNICOS FABRICANTES
CASA STEWART S. A.
Comercial, Importadora e Industrial
TUCUMAN 3550 • Tel. 86-2205 - 06 - 07

¡ahora se exportan aros de pistón A ALEMANIA!

INDUSTRIA ARGENTINA

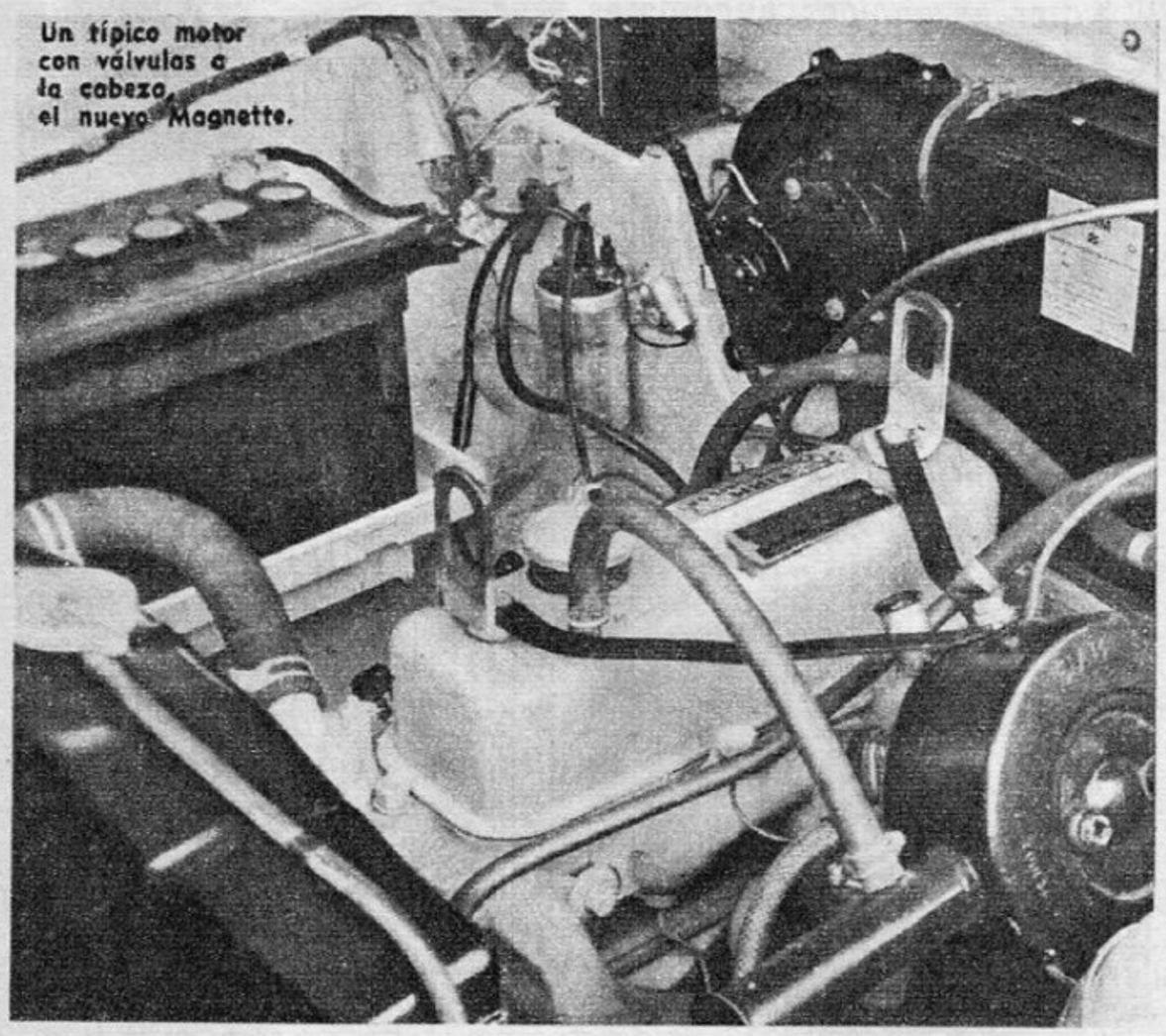
A bordo del vapor Lycurgos fue embarcada, con destino a Alemania Occidental, la primera partida de aros de pistón fabricados en la Argentina por
AROSA S. A.

https://argentoteca.blogspot.com

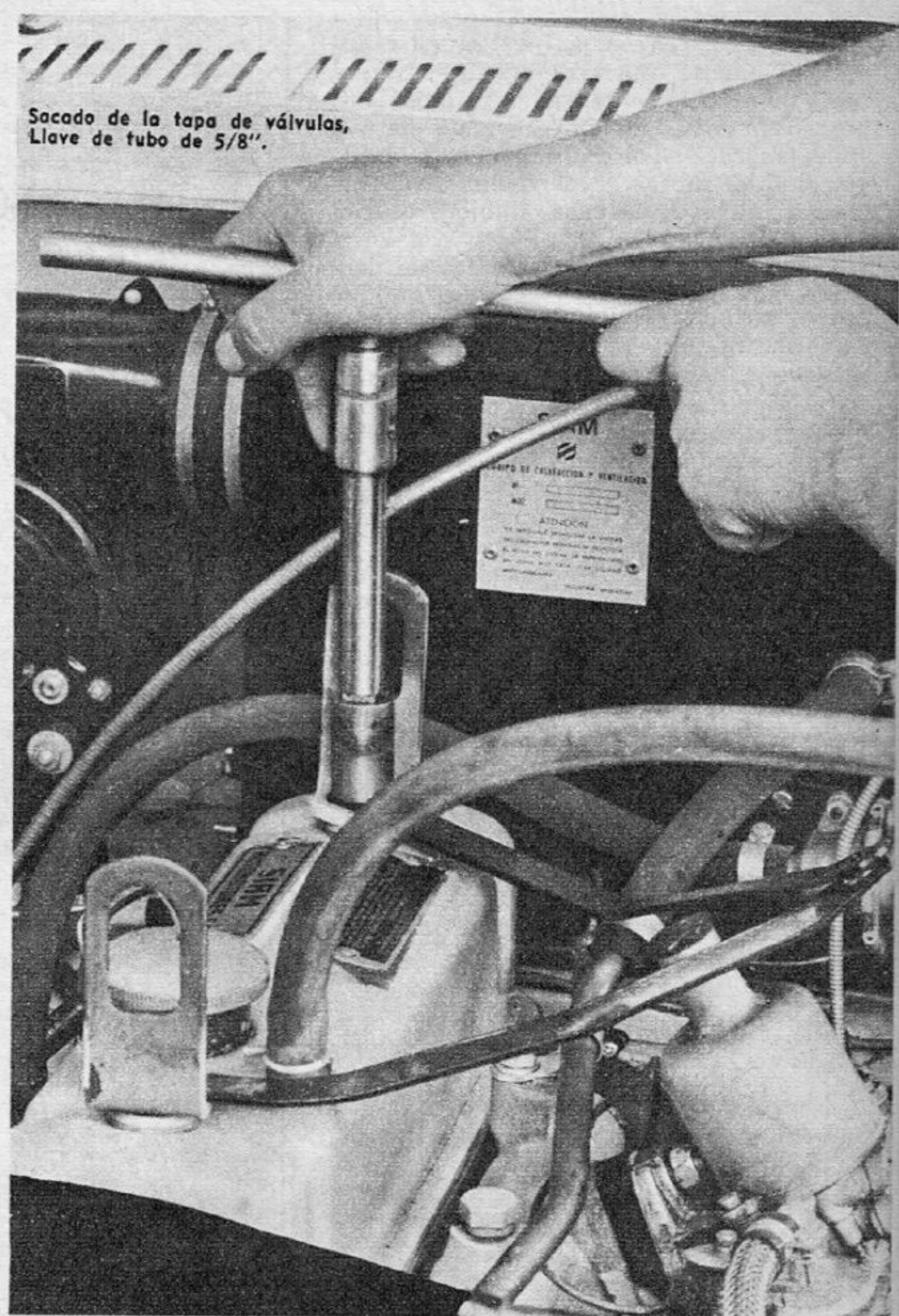
UD. PUEDE HACERLO

No es cuestión de creer que una regulación de válvulas es difícil. Cualquiera puede hacerla, y siguiendo los pasos explicados se transforma en una operación útil y sin dolores de cabeza.

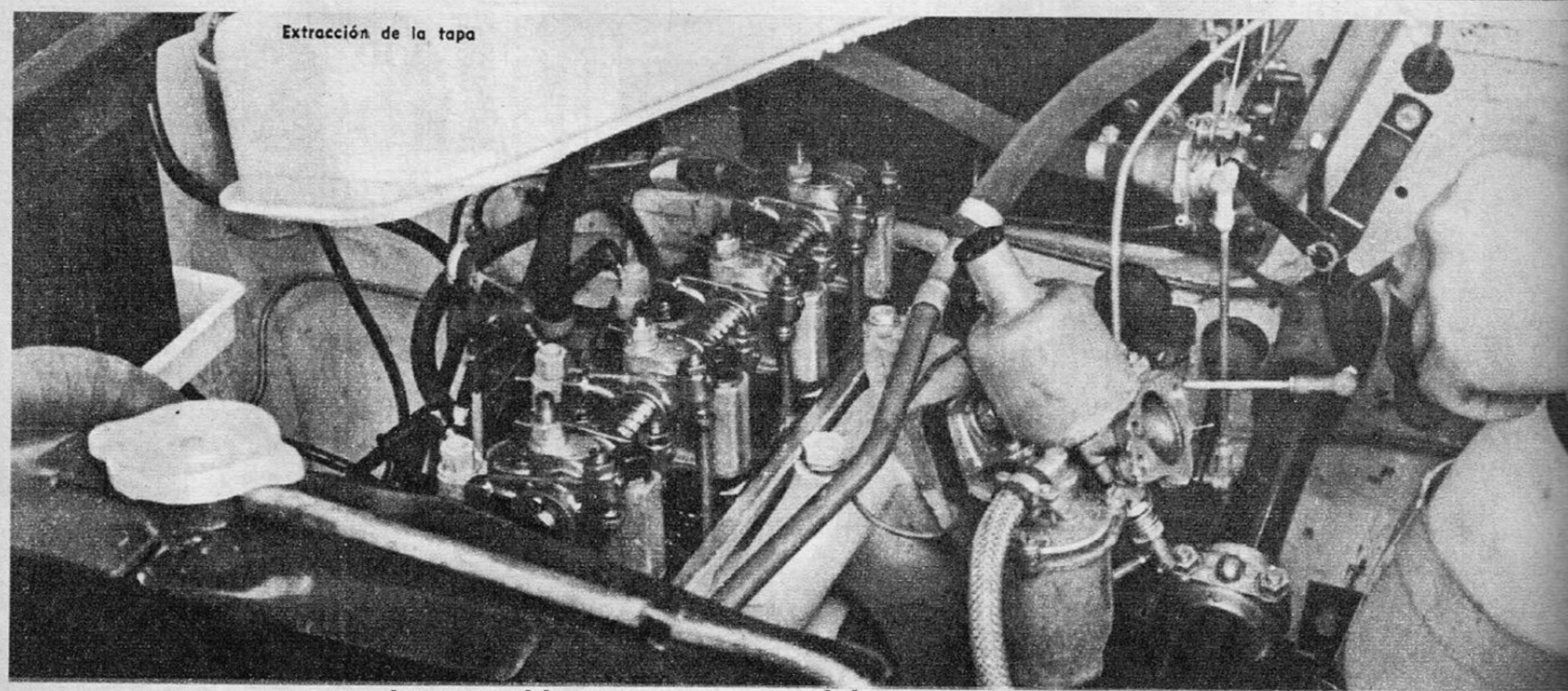
AGRADECIMIENTO: PARABRISAS agradece a Siam Di Tella Automotores y a Andes Automotores S. R. L., concesionario Siam, la colaboración prestada para la confección de esta nota.



Un típico motor con válvulas a la cabeza, el nuevo Magnette.

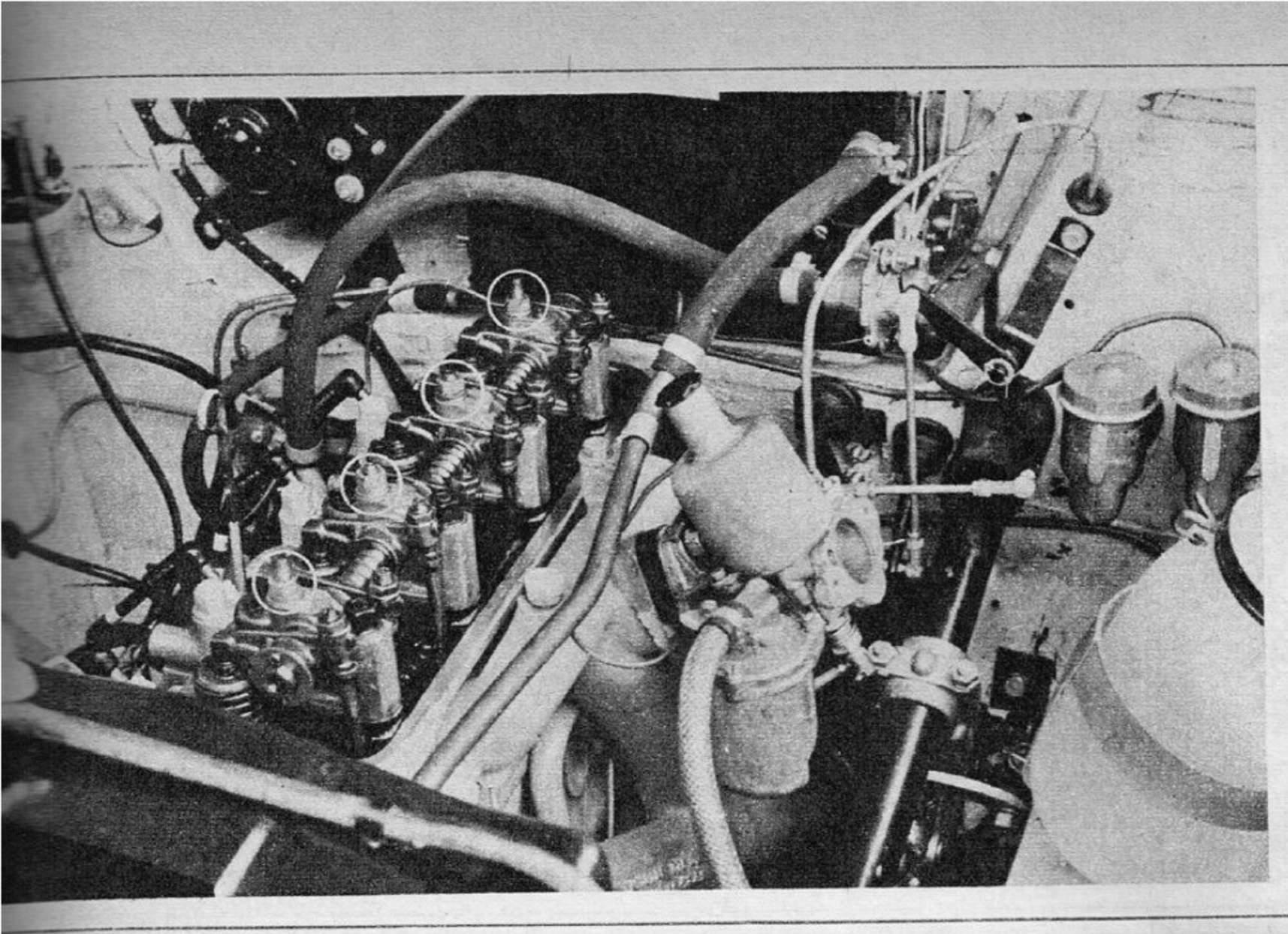


Sacado de la tapa de válvulas, Llave de tubo de 5/8".

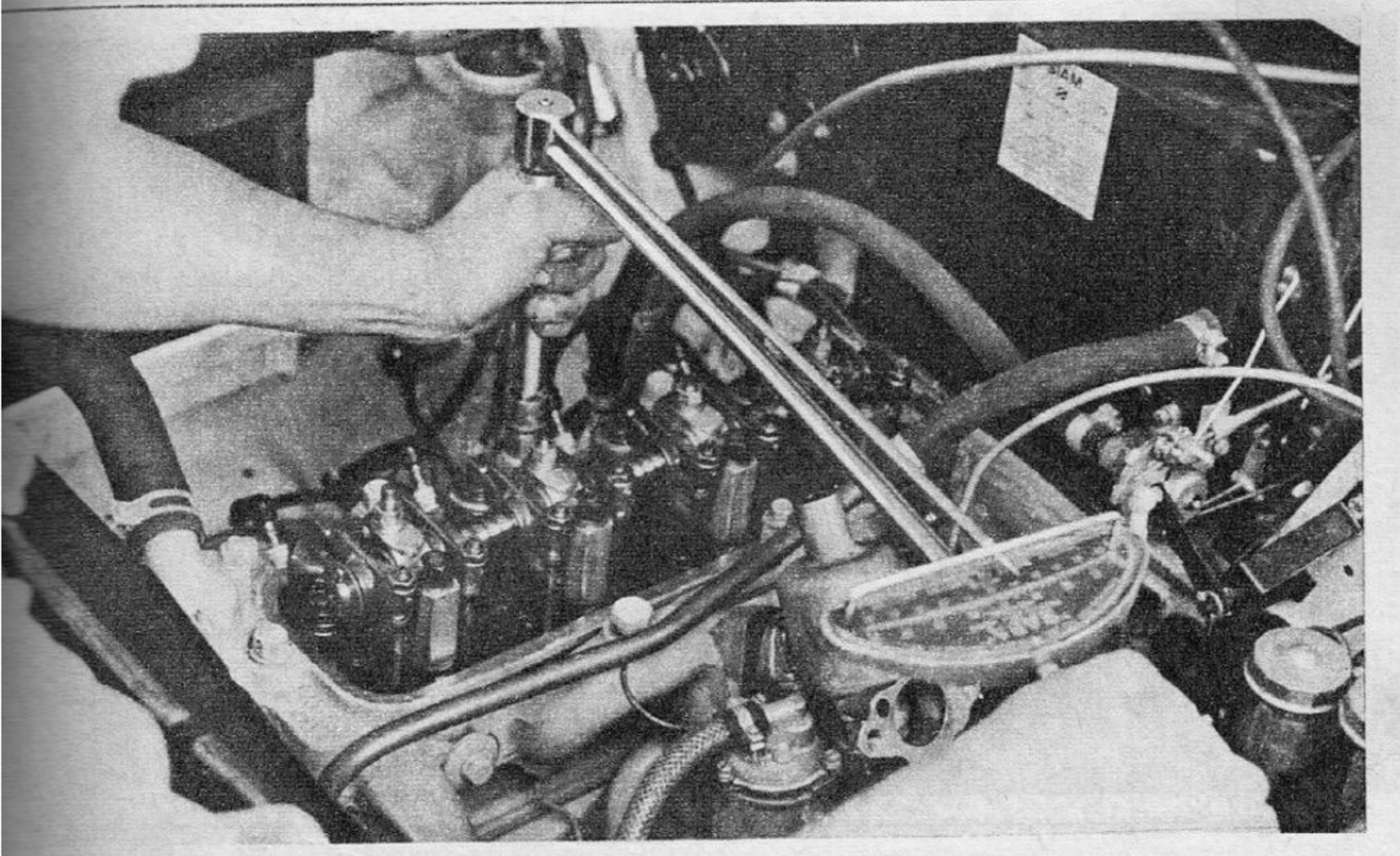


Extracción de la tapa

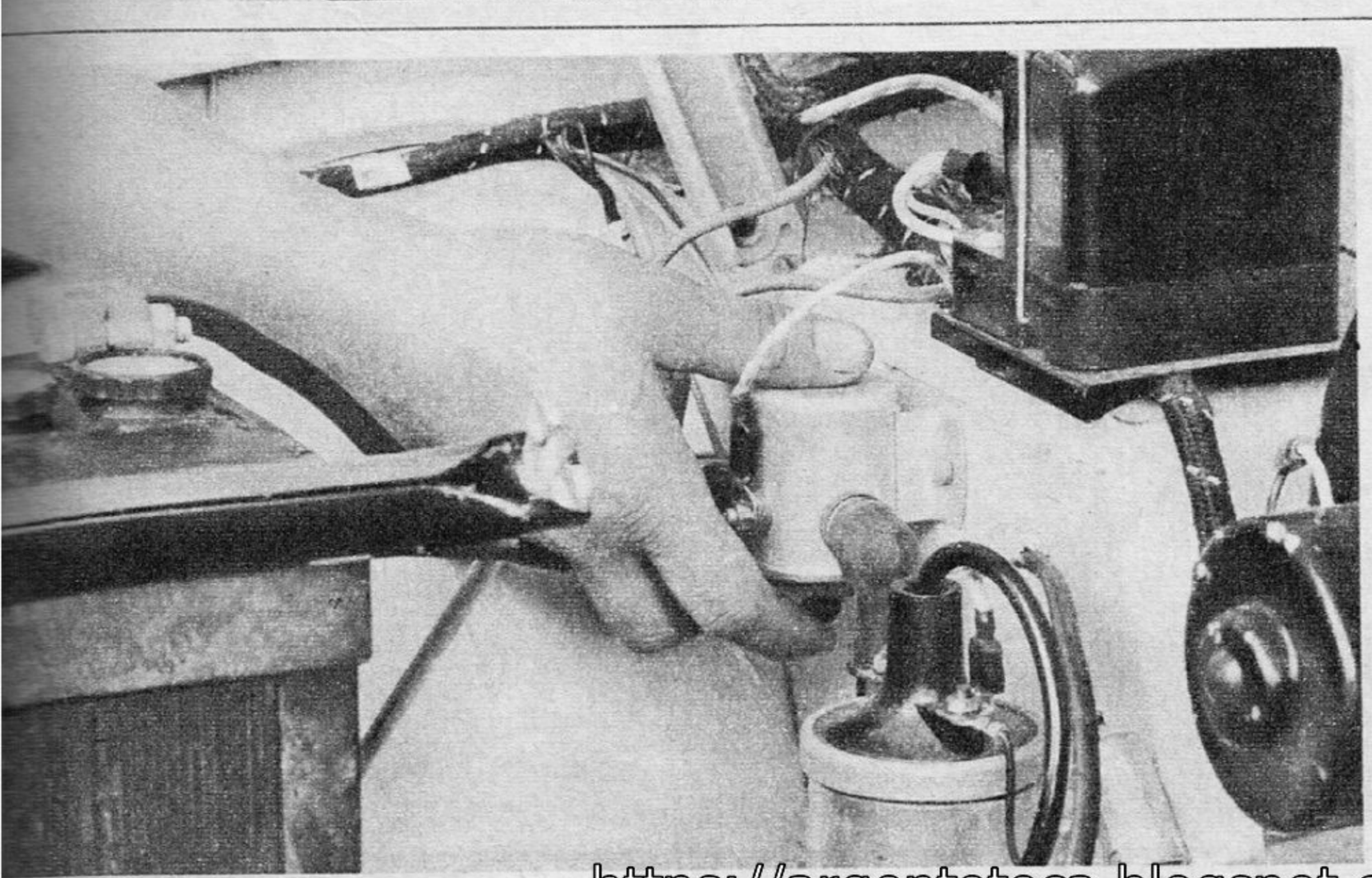
https://argentoteca.blogspot.com



Vista de un juego de válvulas a la cabeza. Este tipo de diseño se repite en muchos automóviles de cuatro cilindros. Las válvulas son aquellos elementos mecánicos que permiten la entrada de la mezcla de aire-nafta a los cilindros y la salida de los gases quemados hacia el caño de escape. Las válvulas deben tener un juego libre en su recorrido que normalmente se denomina "luz de válvulas". Hay automóviles en los cuales la luz de válvulas es distinta para el caso de las de admisión y las de escape. En este caso específico, la luz correcta que debe darse a las válvulas es igual en el caso de admisión y en el de escape. La regulación de las válvulas en el motor Magnette debe hacerse en caliente, dejando una luz entre el balancín y la válvula de 0.015".



Como paso previo al ajuste o regulación de válvulas, es conveniente apretar a la correcta medida la tapa de cilindros, lo cual se realiza ajustando las tuercas de los bulones de la tapa, que son todas las que aparecen en la fotografía 4, menos las encerradas dentro de un círculo blanco. Estas últimas deben ser ajustadas prudentemente a mano y sirven para ajustar y mantener en su lugar las bancadas del eje de balancines. La presión recomendada por la fábrica para el caso de las tuercas de tapa de cilindros es de 3,2 kgm ó 45 libras/pie. En general, las tapas de cilindros sufren ciertas deformaciones menores debido a los esfuerzos y temperaturas que deben soportar, aflojando o estirando en algunos casos los bulones. Este trabajo no es indispensable pero sí muy necesario. La llave de torque lleva un tubo de 9/16".

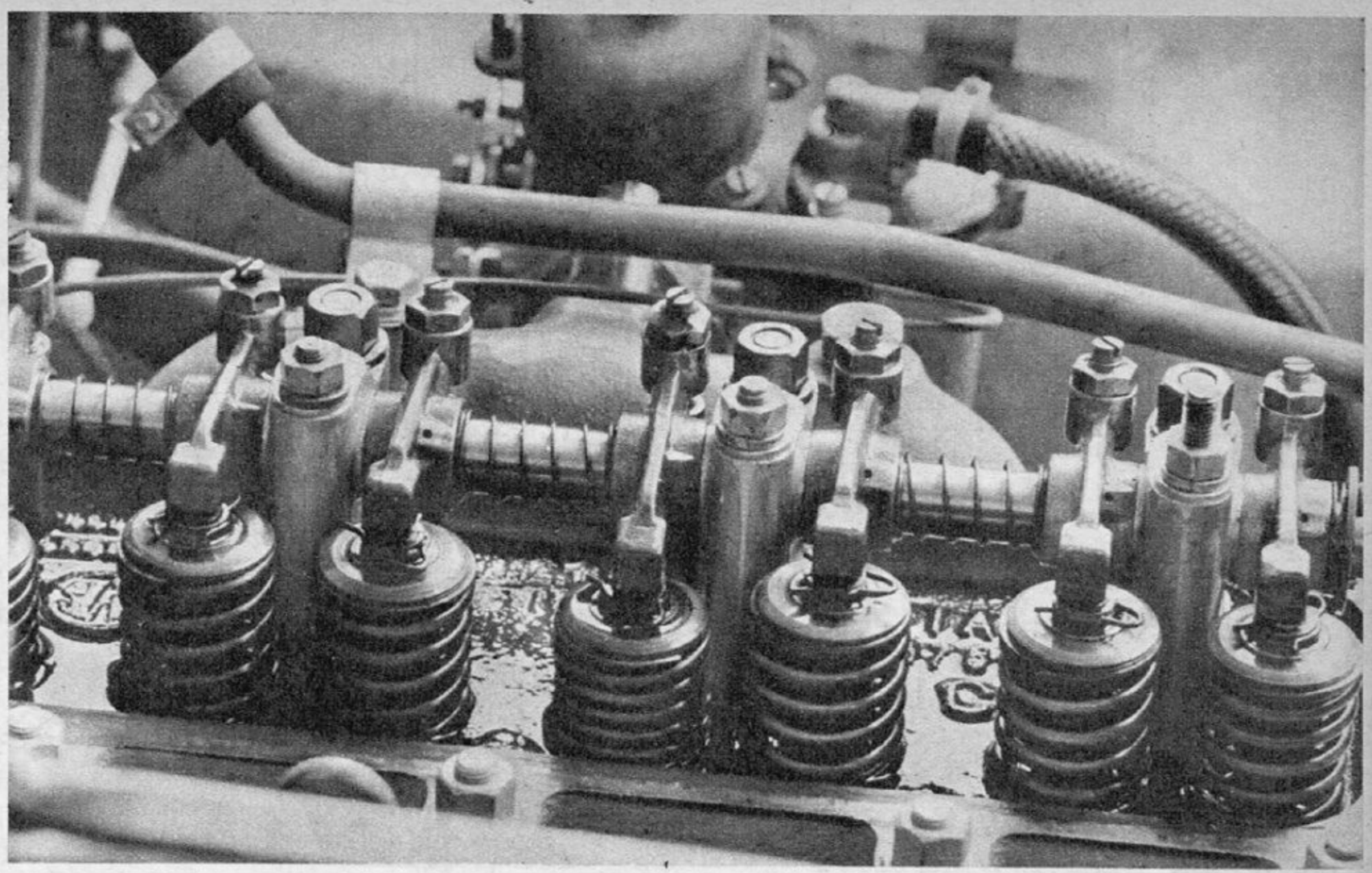


Para regular las válvulas deben estar éstas, colocadas en una posición determinada. Para moverlas es necesario hacer girar el árbol de levas, para que a través de los botadores y varillas, las válvulas deseadas tomen la posición correcta. Esto puede ser logrado de varias maneras, la más fácil de las cuales es hacer mover el motor con el arranque del auto. En el caso Di Tella, el elemento de arranque, colocado sobre el torpedo como lo ilustra la foto, tiene en su parte inferior un botón que al ser apretado, pone en funcionamiento el arranque. Con ésto se consigue que el motor gire y las válvulas se coloquen en su situación de regulación. Las válvulas deben ser reguladas cuando no son presionadas por los balancines. Daremos más adelante una regla práctica para ordenar y facilitar esta tarea.

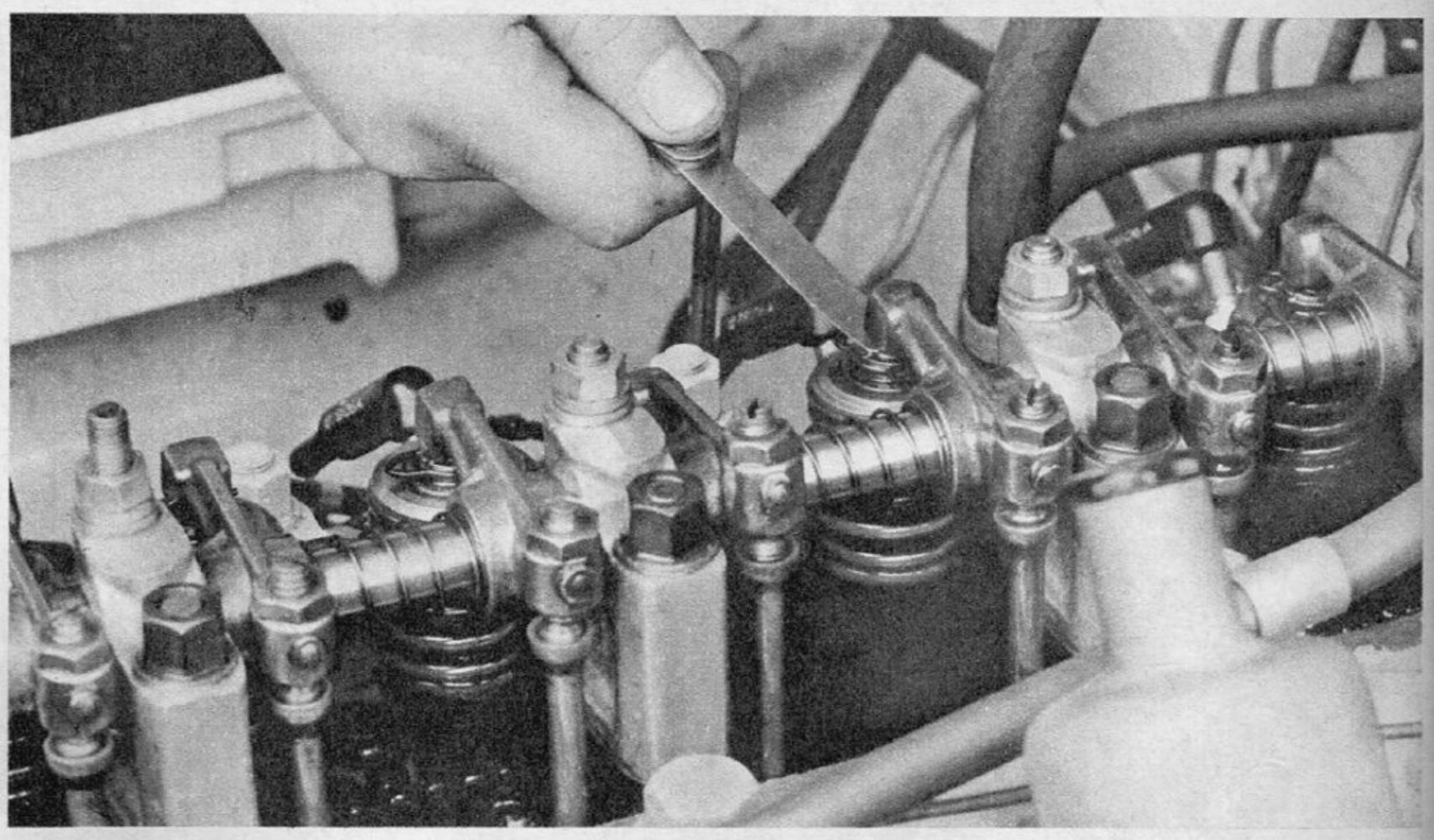
https://argentoteca.blogspot.com

UD PUEDE HACERLO

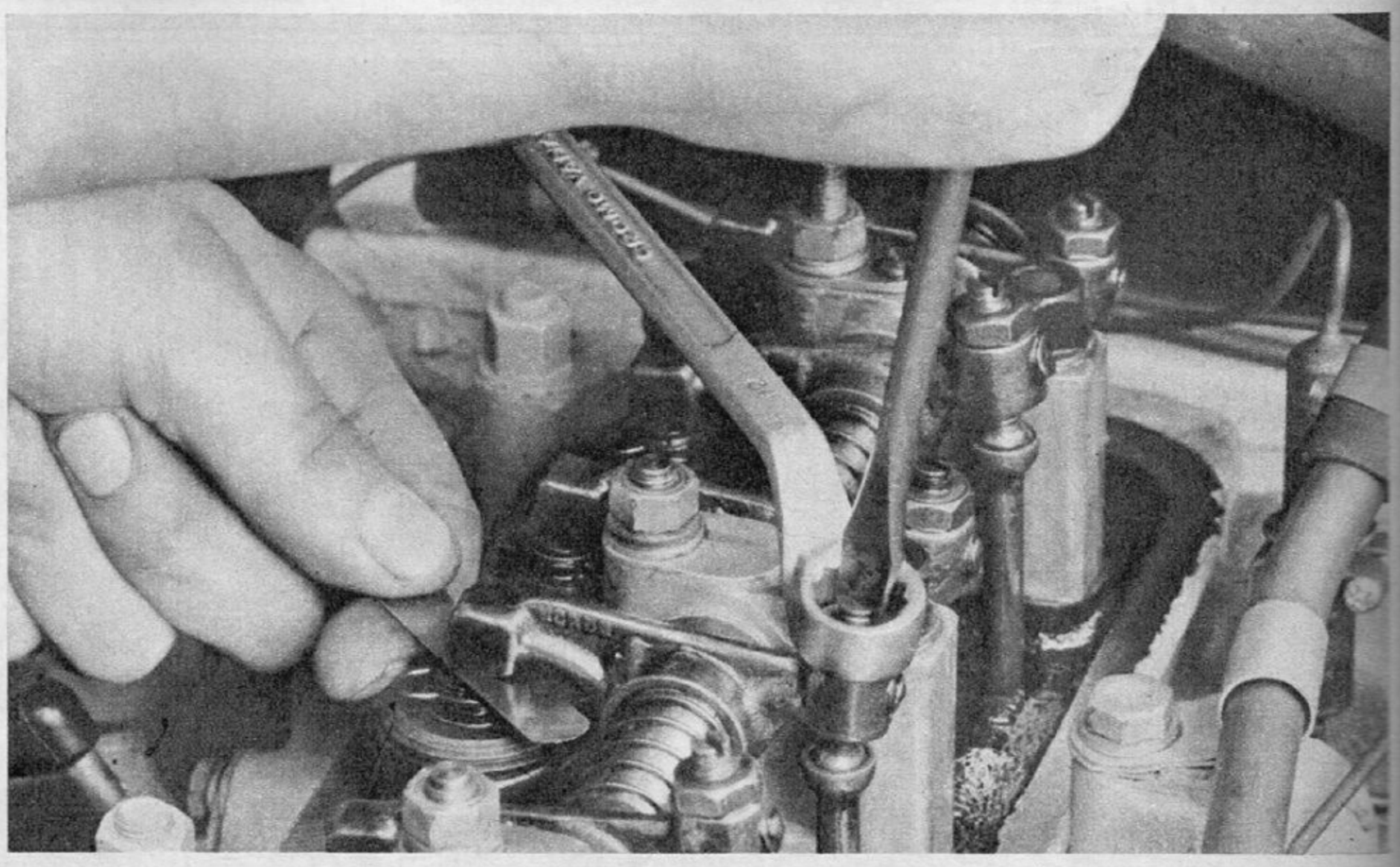
La regla práctica para regular válvulas en motores de cuatro cilindros se llama Regla del 9 y consiste en lo siguiente: las válvulas se enumeran de adelante hacia atrás, 1, 2, 3, etc., hasta 8. Haciendo girar el motor hasta que una válvula cualquiera quede completamente apretada por su balancín, esto es abierta, se regula la que lleva el número que sumado al de la misma da como resultado 9. Ej.: si queda apretada la válvula tres, esto es, abierta, debe regularse la válvula número 6. En el caso específico de esta nota, regularemos la válvula número 5, para lo cual se ha llevado a la situación de máxima abertura a la válvula número cuatro, cuarta desde la derecha de la foto. Este sistema, ofrece seguridad para saber qué válvula debe regularse.



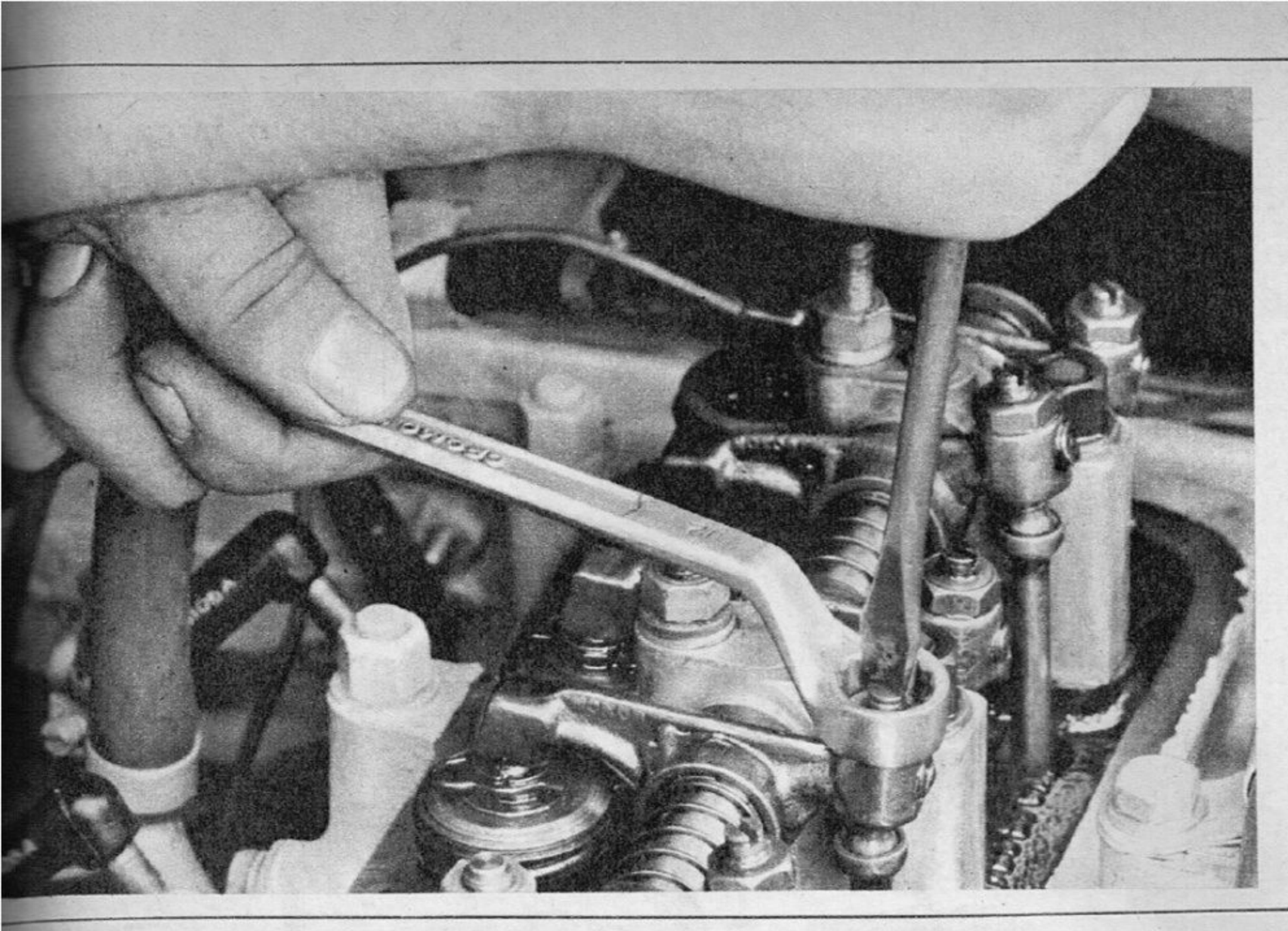
En estos momentos, el operario que ilustra la manera de regular válvulas, de acuerdo con la regla del 9, mide con una sonda de espesor correspondiente, en este caso .015" la luz libre existente entre el balancín y el extremo superior de la válvula. La válvula sometida a regulación en estos momentos es la número cinco, ya que la que quedaba completamente abierta era la número cuatro. La sonda debe correr libremente entre ambas superficies a medir, notándose cierta resistencia en todo el largo del recorrido de la misma. La persona que regula válvulas no debe conformarse con probar solamente con el extremo de la sonda ya que es muy probable que si ésta es vieja o ha tenido mal trato, se formen en sus bordes rebabas o aún aplastamientos que conspiren contra la precisión del trabajo, e indica medidas incorrectas.



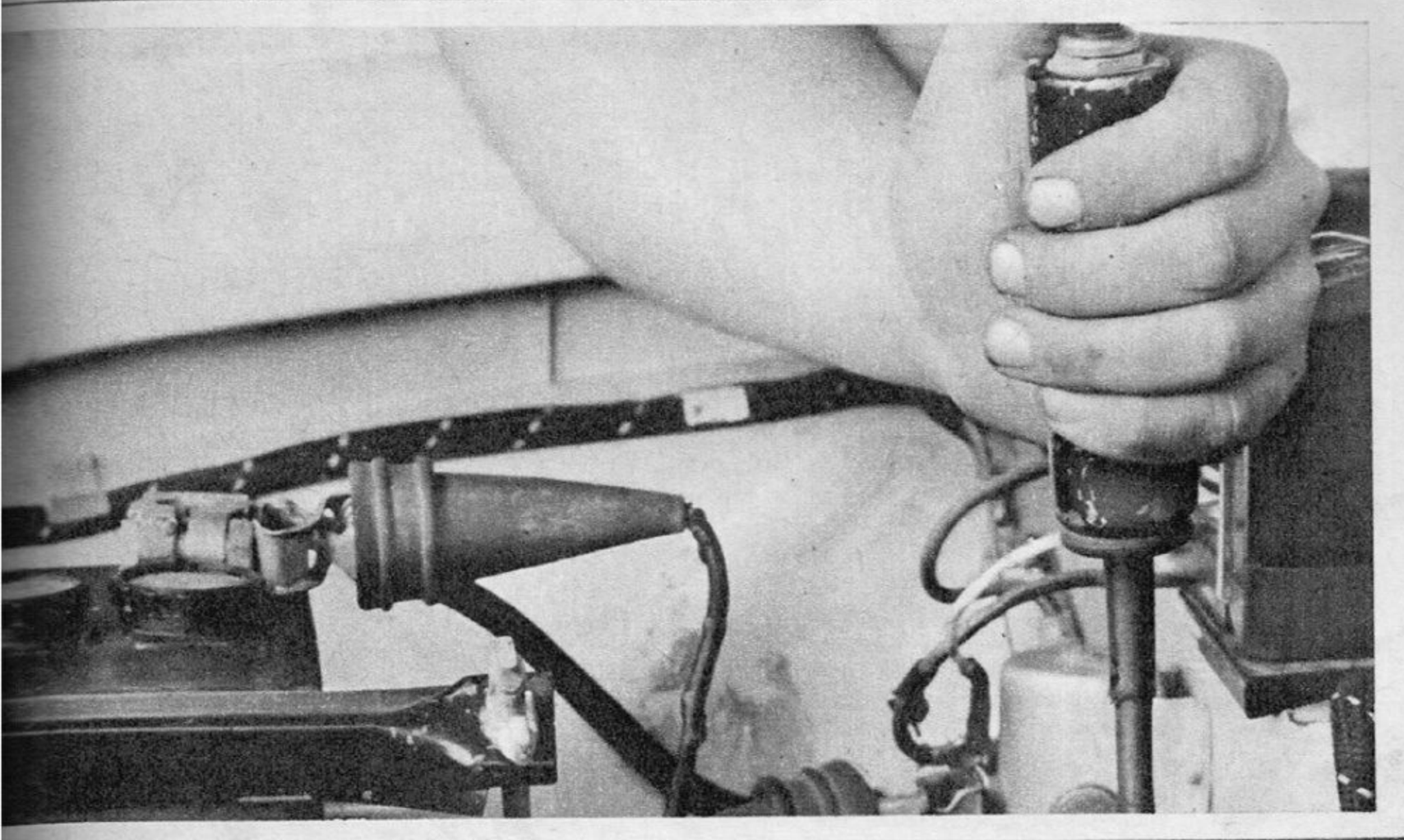
Tócale regular la válvula número cinco. Para esto afloja la contratuerca del registro con una llave estriada de 1/2 pulgada. Puede ser otro tipo de llave, fija o de boca abierta, pero la estriada es la que da mayor seguridad y tiende a arruinar menos la tuerca. Una vez aflojada la contratuerca, queda libre el tornillo registro propiamente dicho de la válvula. Con un destornillador de medida adecuada a la ranura del registro se procede a ajustar o a aflojar el tornillo según convenga, probando con la sonda hasta conseguir la medida justa. Conviene antes de hacer este trabajo, limpiar a fondo, tanto las herramientas a utilizar como las partes del motor expuestas a la operación. Las tuercas y tornillos deben ser tratados con cuidado y con herrameintas justas.



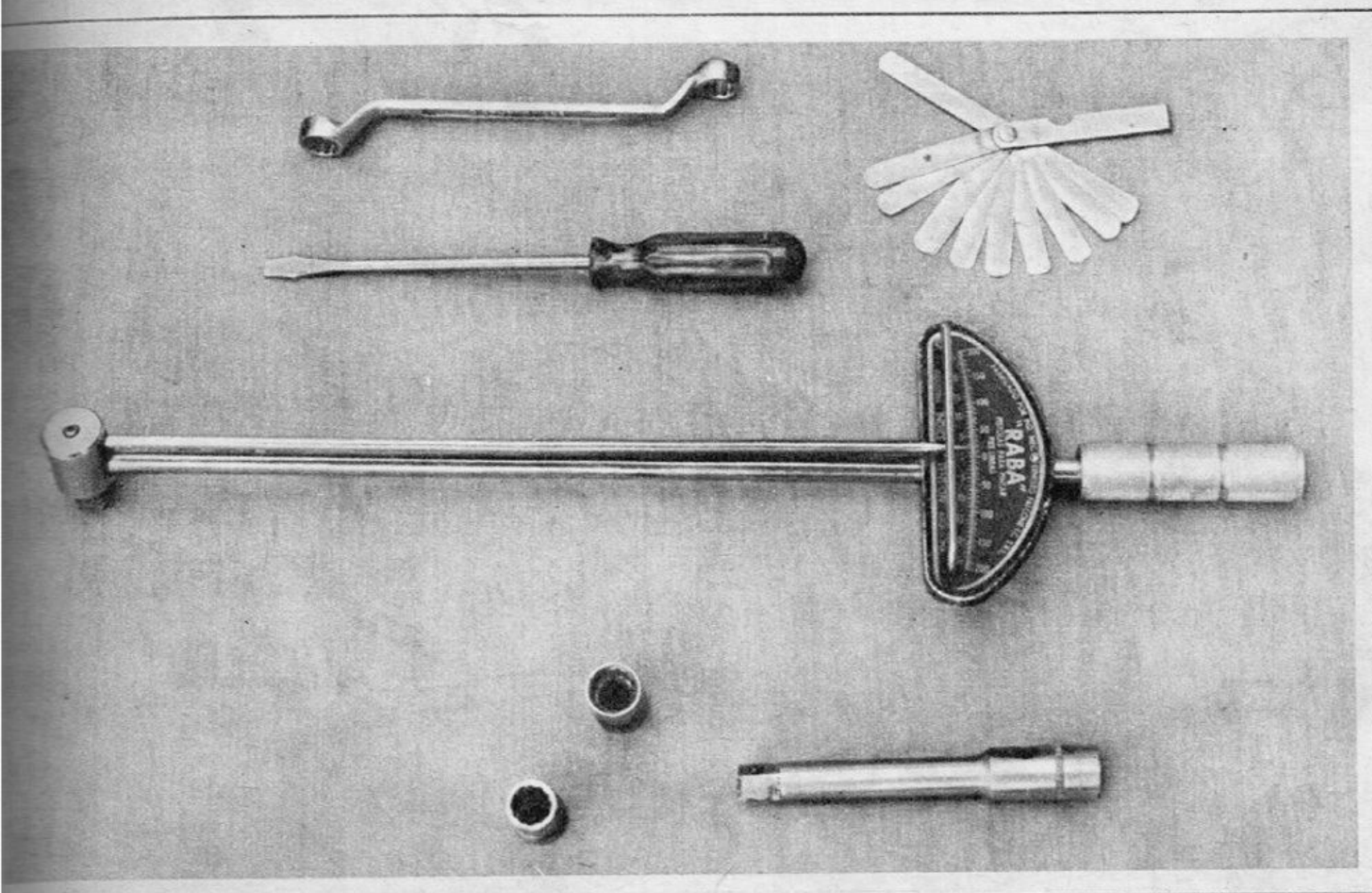
https://argentoteca.blogspot.com



Una vez regulada la luz de válvulas se procede a fijar en su lugar el tornillo regulador. La operación es sencilla, pero debe hacerse con cuidado. Manteniendo el tornillo en la posición de regulación por intermedio del destornillador, se ajusta la contratuerca con la llave de 1/2 pulgada. La contratuerca debe ir apretada razonablemente, cuidando siempre que el tornillo de registro no se mueva del lugar deseado. En el caso Magnette, automóvil utilizado para esta nota, las válvulas se regulan en caliente, tanto las de admisión como las de escape. En el caso de no disponer de una sonda tarada en pulgadas puede utilizarse una milimétrica, con el espesor de 0,38 mm., que es el equivalente de los 15 centésimos de pulgada que corresponde, precisamente al sistema inglés de mediciones.



La foto ilustra un aparato especial para facilitar el trabajo de mover el motor con el arranque, que no es más que un interruptor a larga distancia. Dos cables salen del botón de contacto y terminan en sendas "bocas de cocodrilo". Una de las bocas se fija al borne de la batería más cercana al interruptor de arranque del automóvil empleado: Magnette o Di Tella. En otros casos, al cable vivo de la batería, que, según los modelos, debe ser negativo o positivo. La otra boca de cocodrilo se asegura al borne medio del interruptor de arranque del automóvil. Presionando sobre el botón del aparato, se cierra el circuito y se pone en marcha el arranque, moviendo por ende el árbol de levas hasta el punto deseado. Este aparato, puede no usarse, es solamente una cuestión de mayor comodidad para trabajar cerca de la tapa.



Estas son las herramientas empleadas para todo el trabajo de regulación de válvulas en el caso Magnette, que puede ser el mismo que el Di Tella 1500 o la pick-up Argenta. La llave de torsión es una llave que por medio de un fiel, marca sobre una escala graduada el momento torsor aplicado al bulón que se ajusta. En general, estas llaves tienen la escala graduada en libras/pie y kilográmetros, y el usuario puede usar la escala que mejor le resulte. Los tubos que aparecen en la foto sirven, uno para sacar la tapa de válvulas y el otro para ajustar la tapa de cilindros. El usuario que pretenda hacer su propia regulación con la periodicidad conveniente, debe proveerse de alguna herramienta de esta especie, que contribuya a realizar el trabajo con las máximas medidas de precisión.

https://argentoteca.blogspot.com

ME GUSTARIA
LLEVAR ALGO ASI...

pienso en un largo viaje,

¿QUE

O POR LO MENOS NO PASAR POR ESTO.

https://argentoteca.blogspot.com

quiero prevenir enojosas eventualidades

LLEVO?

Muchas veces se han acercado a la redacción de PARABRISAS personas que nos han formulado el siguiente planteo: "Tengo un Equis Equis modelo 47 y quiero hacer un viaje a Norteamérica. ¿Qué tendría que llevar en materia de repuestos?". Entonces uno empieza a hacer arabescos mentales. Que platino, que un palier, que una bujía, que esto y lo otro...

Tanto que un buen día nos sentamos y comenzamos a elaborar una lista en la cual incluimos, o al menos pretendimos incluir, todos los posibles elementos de auxilio y eventual recambio.

La lista pretende amparar todas las posibilidades, salvo tal vez una verdadera vuelta al mundo. Claro que para ir a Mar del Plata no hace falta llevar tanto... El "usuario" de la lista debe administrarla con criterio adecuado al viaje, a la distancia de los centros poblados, y a las posibilidades de conseguir repuestos del auto. Un Ford, Chevrolet, Plymouth, etc., tienen excelentes posibilidades de conseguir repuestos (salvo modelos muy antiguos) en casi todo el continente americano. Las marcas argentinas estarán bien cubiertas en el territorio nacional, pero tal vez no sea así en el exterior. Las marcas "raras" tendrán problema en cualquier parte, así que lleve amplio stock de piezas de recambio.

Además hay que establecer un distingo entre las piezas que se llevan para hacer reparaciones de emergencia en ruta y las que se transportan en previsión de no encontrar repuestos, para hacer reparaciones de carácter más importante (sin pretender un ajuste del motor, por supuesto). Veamos primero el rubro "Electricidad".

Platinos, regulador de voltaje, correa de ventilador y carbones de dinamo y arranque son generalmente repuestos "específicos", y deben llevarse si se piensa viajar fuera de las zonas donde puede esperarse encontrar repuestos de la marca. Generalmente no será necesario cambiar carbones de dinamo/arranque a la vera del camino, pero pueden llevarse aunque sea para que los cambie el mecánico en algún pueblo importante o ciudad. Esto porque, normalmente, una falla de arranque o dinamo no inmoviliza el coche de inmediato. Si sobreviene una falla de regulador de voltaje, es mejor cambiarlo antes de intentar su regulación al aire libre. Conviene llevar platinos de repuesto por las dudas de que se rompa una fibra.

Bobina, fusibles, bombitas o unidades selladas, y a veces condensador son repuestos "genéricos", que usualmente son más fáciles de conseguir, al menos para las marcas de mayor difusión continental. Pero lleve fusibles y una bobina por lo menos, para no quedarse en la calle. O en la huella...

En el rubro "herramientas" se incluirán pinzas, un destornillador, un "tester", una lámpara portátil, etc., así como también cualquier herramienta que sea específica del auto (extractor, sonda, etc.).

Vamos ahora al rubro "Nafta".

Este es el otro Talón de Aquiles —aunque decirlo es una aberración mística— del automóvil. Aquí también el viajero se guiará según la posibilidad de encontrar repuestos de carburador en los lugares que visitará. Pero en este aspecto, salvo que se le corte un caño de nafta, no es muy probable que "se quede", excepto por falla de diafragma de bomba de nafta o por cañerías obstruidas. Las cañerías hay que destaparlas (y al mismo efecto hemos previsto un embudo con tela metálica fina, para filtrar la nafta que se adquiere en zonas muy lejanas), y el diafragma se cambiará llevando un repuesto.

Otro problema es que puede agujerearse el tanque. Por esta circunstancia, tanto como por la distancia entre eventuales fuentes de provisión de combustibles, conviene llevar uno o dos bidones de nafta. Claro que de nada valdrá el bidón si no se repara previamente la rotura del tanque. Para esto conviene llevar chicle o dulce de membrillo. Aplicados al lugar de la fisura y dejados en reposo para que endurezcan, permiten salir cómodamente del paso.

Convendrá siempre llevar un embudo con filtro de tela metálica fina, para los casos en que se cargue nafta en lugares muy remotos, en los cuales puedan abrigarse dudas respecto a la cantidad de impurezas que puedan tener en suspensión.

"Gicleurs de altura" son para casos en los que deban trasponerse recorridos a gran altura y de muy difícil trámite. Generalmente, no habrá inconvenientes; nosotros hemos ascendido el paso del Cristo Redentor (4.000 metros) en todo tipo de automotor, sin inconvenientes (por supuesto que se habla de coches en buen estado). Pero si el intrépido raidista quiere estar más seguro, puede llevar un gicleur de una medida o dos menos, para casos de altura extrema. Ojo: cuando se trepa hay que darle al motor *menos* nafta y no *más* nafta, como erróneamente suponen algunos.

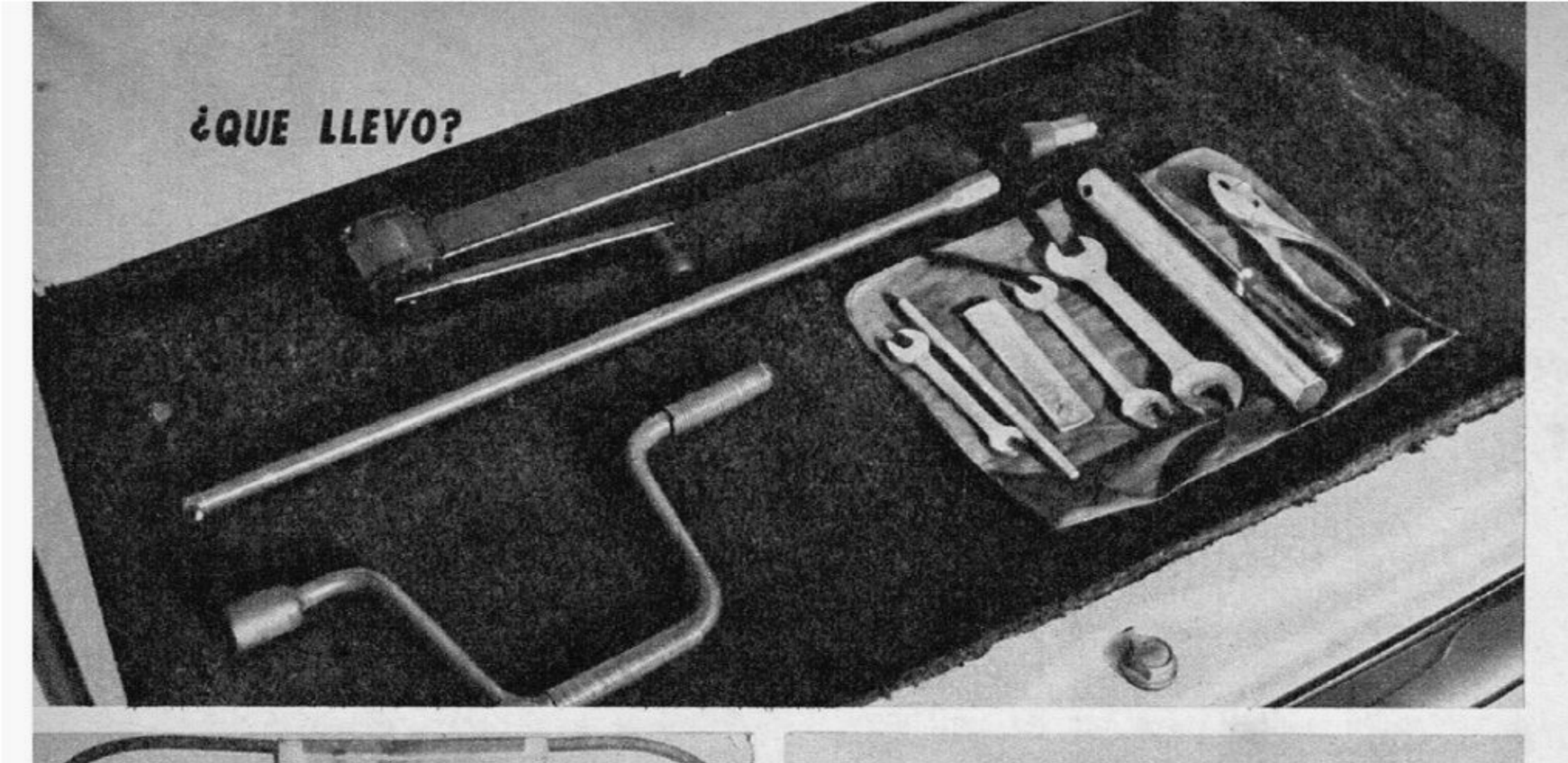
"Bidones" es por supuesto un detalle muy importante. Lleve bastante nafta, no solamente por distancias existentes entre surtidores, sino también por el caso de rotura del tanque. Lo mismo vale para el aceite lubricante.

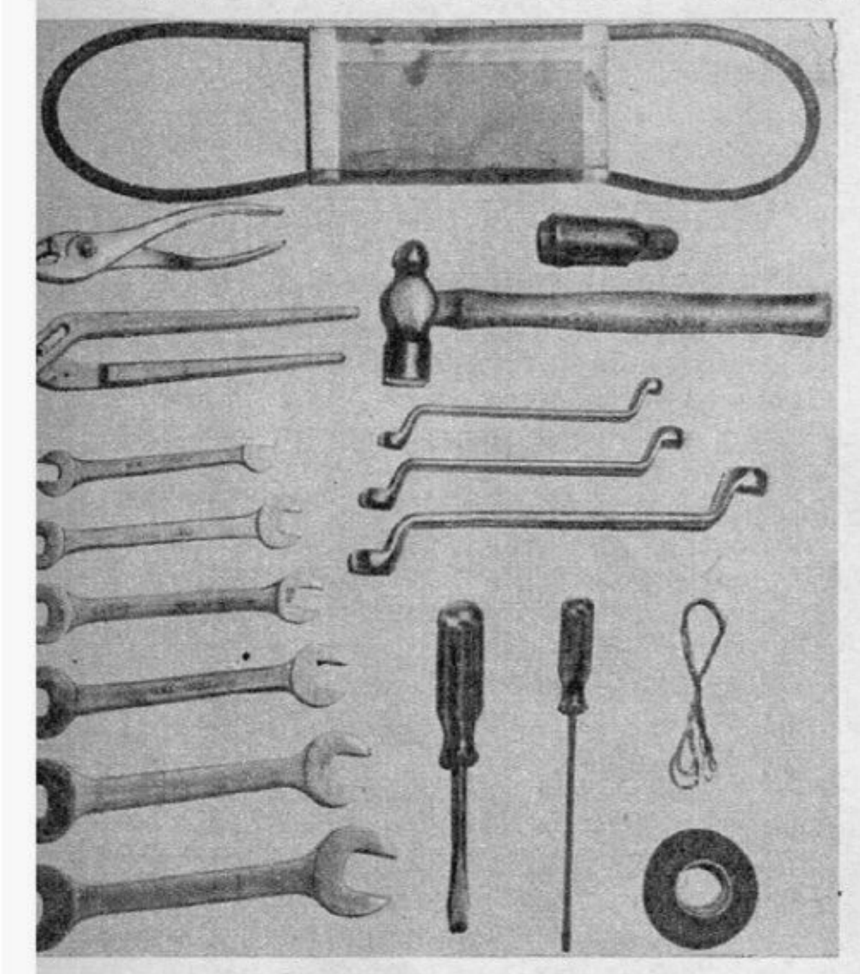
Dentro del rubro "Tren de Rodaje" hay una cantidad de elementos cuya elección dependerá principalmente de la extensión del viaje a contemplarse, de la mayor o menor inaccesibilidad de las zonas a visitarse, y de la posibilidad de encontrar repuestos del coche.

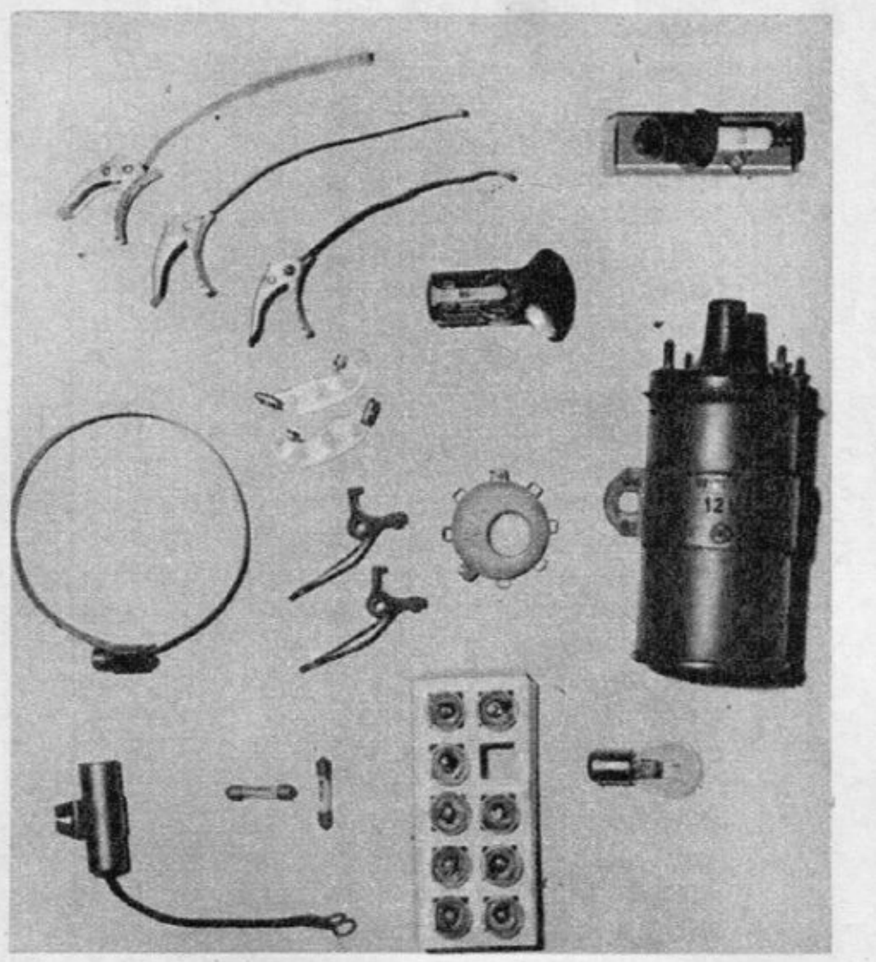
La cuarta de remolque, la pala y las alfombras para desempantanar, juntamente con las cadenas, son, por supuesto, elementos que nunca estarán de más en ningún viaje en el cual se proyecte salir del asfalto. En cuanto a los otros repuestos sugeridos, tenemos que dejar la selección final a cargo del lector.

Finalmente, tenemos la lista "Varios". El herramental completo es, desde ya, tema obligado. No se olvide de incluir extractores donde ellos sean necesarios. El Manual de Taller conviene llevarlo, salvo que usted conozca su auto perfectamente a fondo. Y aun así, llévelo igual. Mangueras de ra-

https://argentoteca.blogspot.com







Por fotografía están agrupados los diversos elementos que corresponden a un tipo determinado de reparaciones. Evidentemente, un automovilista que lleve todo lo que aparece en esta serie de fotografías tendrá poco espacio para equipaje, pero esta circunstancia solamente en el caso de un viaje muy largo, tipo Ushuaia-Nome o Ciudad del Cabo-Verkoyanski. Algo que no explicamos en el texto: una Rural Rambler con un Dinarg colgado como chinchorro.

diador, tapa de radiador y tapa de tanque de nafta, si ésta no es de medida "standard". Líquido taparradiador por las dudas. Un disco de embrague si se piensa que habrá dificultad en encontrar el repuesto. Lo mismo vale para el caso del parabrisas (claro que, si puede ahorrarse la molestia...; un parabrisas curvo es muy incómodo de llevar, ocupa mucho espacio, y es frágil. Pero si no tiene remedio...). Si piensa poder conseguir parabrisas en la ruta, puede llevar una hoja de plástico para ir salvando la situación mientras tanto, como hacen en nuestro Gran Premio.

Repetimos que la lista pretende ser bastante completa y que no se justifica llevar tantas cosas para un viaje al interior de la Provincia de Buenos Aires.

En esto, cada uno debe arreglarse según su propia previsión.

Hablando de un viaje Córdoba-Bariloche (por ejemplo) alguien puede preguntarnos ¿qué cosas de la lista me conviene llevar? Nosotros no podemos adivinar qué es lo que se va a romper, y no podremos responder. Hay que elegir las cosas con un criterio adaptado a:

a) inaccesibilidad de los lugares que se visitarán;

b) facilidad o no de encontrar repuestos de la marca;

c) conocimiento de mecánica por parte del conductor;

d) experiencia previa del coche, su estado, sus debilidades.

Quedaría, entonces, por desearle ¡buen viaje! Y resignarse a que, aunque lleve un auto completo de repuesto, en algún lugar va a tener un inconveniente no salvable con los elementos que lleva en el auto. Así es la vida...

LISTA DE ARTICULOS PARA CONSIDERAR

ELECTRICIDAD

Platinos. Bobina. Unidades selladas y/o bombitas. Regulador de voltaje. Carbones dinamo, arranque. Cinta aisladora. Condensador. Fusibles. Vidrios faros. Correa ventilador - dinamo. Lámpara portátil.

NAFTA

Diafragma de bomba. Tapa de tanque de nafta. Embudo con malla fina. Bidones. "Kit" repuestos carburador. Chicle o dulce de membrillo para tapar fisuras. Gicleurs de altura.

TREN DE RODAJE

Líquido de frenos. Sopapas y cubetas de freno. Palier. Extremos de dirección. Amortiguadores. Cadenas. Alfombras para desempantanar. Equipo reparación cámaras. Alambre. Barra de dirección. Crucetas. Cuarta. Pala.

VARIOS

Herramental completo. Manguera y tapa de radiador. Disco de embrague. Linterna. Matafuegos. Repuestos filtros. Escobillas limpiaparabrisas. Líquido taparradiador. Parabrisas. Manual de taller. *

https://argentoteca.blogspot.com

Símbolo de
seguridad
y economía

ESE ES EL CITROËN QUE PAPA QUIERE COMPRAR!

Y con el NUEVO PLAN CONFIANZA, ya puede hacerlo... con todas las garantías! Con más facilidades! El Nuevo Plan Confianza garantiza precio... evita demoras e imprevistos! EL NUEVO PLAN CONFIANZA garantiza entrega! EL NUEVO PLAN CONFIANZA es seguridad para su dinero... y seguridad de tener su CITROËN... cualquiera sea su presupuesto! El Concesionario de su Zona, gustosamente le informará sobre este Plan excepcional!

Consulte al Concesionario de su zona **CITROËN ARGENTINA S. A.** Buenos Aires

"HAY UN CITROËN EN SU CAMINO"

Llene y remita este cupón a CITROËN ARGENTINA S. A. Servicio Comercial - calle Zepita 3220 - Buenos Aires. Sin ningún compromiso de su parte, recibirá la visita de una persona de nuestra Empresa, que lo escuchará e informará ampliamente sobre el Nuevo PLAN CONFIANZA.

NOMBRE Y APELLIDO .....

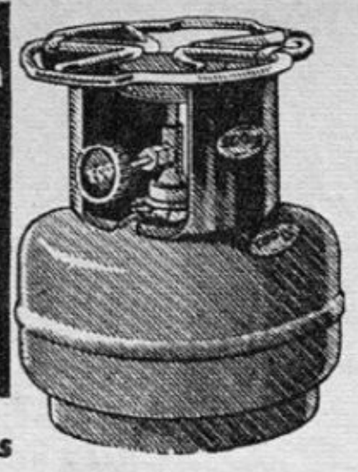
DIRECCION ..... T. E. .....

LOCALIDAD .....

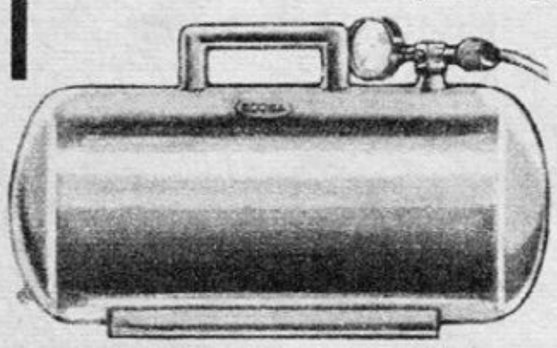
RP

https://argentoteca.blogspot.com

lleve en su auto estos 2 productos ECO insustituibles!



CALENTADOR portátil A GAS de garrafas de 1 y 2 1/2 kg.



INFLAGOMA portátil
Infla toda clase de neumáticos.
Carga hasta 200 libras de aire
Tenga aire al instante y en cualquier lugar
PRODUCTOS ECO S.A.
Ameghino 557 - Villa Martelli
740-3662

Un regalo "GAUCHO" Parrillas "GAUCHITA" Y "GAUCHI-GAS"

NOVEDOSAS PRACTICAS ECONOMICAS

Que fabrica y distribuye
CAMPHOGAR S.C.p.A.
CUBA 2184 - 5°. B
tel. 76-0190 Bs. As.

EDEA S.R.L.
EL EMPORIO DEL ACCESORIO

Exposición y ventas
Av. PARRAL 1901
esq. Juan B. Justo
Tel. 54-6091
Bs. As.

- REJILLAS
- PARAGOLPES
- BAGUETAS
- ORNAMENTOS
- INSIGNIAS etc.
- NACIONALES e IMPORTADOS
- PARA AUTOS y CAMIONES

NOTICIERO ARGENTINO

FEVRE Y BASSET LTDA. Y CHRYSLER ARGENTINA S. A. — Llegó por vía aérea en una de sus giras periódicas el Sr. C. E. Pierson, director general de operaciones industriales para América Latina de Chrysler International, con sede en Ginebra, Suiza.

• Comenzó la producción de estampado para carrocerías de automotores en la planta industrial de San Justo, Buenos Aires. Se trata de la fabricación de piezas para el Valiant II con la primera serie de grandes prensas, cuya puesta en marcha estuvo a cargo del ingeniero Richard C. Vollmer, gerente de producción de Chrysler Argentina S.A.

Las empresas asociadas han calculado que en 1964 lograrán una integración del 90 % de materiales nacionales en su fabricación del coche Valiant y de los camiones y pick up Dodge, Fargo y De Soto.

Las prensas utilizadas suman 40 con sus correspondientes maquinarias accesorias y están instaladas en un pabellón de 5.720 metros cuadrados construido para tal fin. Su capacidad individual es de 225 toneladas, con acción independiente para 300 piezas cada una por hora. Son de marca Hamilton.

• Para desempeñar la gerencia del departamento de relaciones industriales de Chrysler Argentina S.A. y Fevre y Basset Ltda. S.A. en el complejo automotriz de San Justo, fue designado el Sr. Jorge Robertson, quien fue puesto en posesión del cargo por el director gerente general Sr. Fred Luss.

• Chrysler Argentina S. A. y Fevre y Basset Ltda. iniciaron la fabricación de una nueva transmisión de tres velocidades. Al referirse a ellas, el ingeniero Richard P. Halbach, jefe de ingeniería de productos, declaró que son las más modernas y de mayor capacidad de torque y, a excepción de los rulemanes, es nacional el material que se emplea.

Estas trasmisiones de tres velocidades que se colocan en el Valiant II y en las pick up, se suman a las trasmisiones de cuatro velocidades que se construyen también en el complejo industrial de San Justo para los camiones Fargo, Dodge y De Soto. La técnica que se sigue es idéntica a la que aplica Chrysler en Detroit.

• El Presidente de la Nación, Dr. Arturo Illia recibió en audiencia a una representación de Chrysler Argentina S.A., Fevre y Basset Ltda. S.A. y Chrysler Internacional S.A. integrada por los Sres. Jorge E. Topping y Luis J. Fevre, titulares, respectivamente, de la primera y segunda empresa; Sr. Fred Luss, director gerente general; C. E. Pierson, director ejecutivo para América Latina de Chrysler International de Ginebra, Suiza; Sr. Armando Strada, gerente de administración general; Sr. Peter Collins, ejecutivo, y Sr. Harry Muller, directivo a cargo de las relaciones públicas.

En la citada entrevista, el Primer Magistrado fue invitado a conocer el automóvil Chrysler de pasajeros equipado con motor de turbina.

• Asumió las funciones de gerente de manufactura de Chrysler Argentina S.A., el ingeniero Richard C. Vollmer, que se había desempeñado en las tareas de gerente de producción desde 1962.

• Fue designado para ocupar el cargo de ingeniero jefe del complejo automotriz de San Justo, Buenos Aires, el Ing. Richard P. Halbach. Por su vasta experiencia, se le había encomendado hasta este nuevo nombramiento la fiscalización en San Justo de la producción de transmisiones, diseños, pruebas y calidad de todos los elementos mecánicos construidos en la mencionada planta.

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S. A. — Se realizó en segunda convocatoria la Asamblea General Ordinaria de la Fábrica Argentina de Vehículos DKW Auto Unión. Aprobados por unanimidad los puntos del orden del día, procedióse a designar dos nuevos directores de la empresa. El directorio ha quedado constituido, en consecuencia, por el Dr. Enrique E. Ariotti, presidente; Sr. Carlos A. Canobbio, vicepresidente; Dr. Marcelo J. Louton, secretario; Sr. Arnaldo P. Nasute, Sr. Pedro Daverda, Ing. Argentino Castro, Ing. Carlos A. Mai, Sr. Francisco Cordara, Sr Jeremías B. Carbajo, Sr. Eloy Viso (h), directores titulares; Sr. Felipe Cía Madariaga, Sr. José Martínez Nodar, Ing. Emilio Rupilius, Sr. Antonio Miotto, Sr. Gerold Dohnaleck, directores suplentes. Síndico titular, Sr. Eduardo E. Aragón, y síndico suplente, Sr. Cruz Miguel Bertolotti. El Dr. Marcelo Julio Louton ha emprendido viaje a Europa en compañía de su señora esposa. Su viaje, en particular a Ingolstadt, Alemania Occidental, responde al periódico intercambio de directores y ejecutivos entre Auto Unión G.m.b.H. de Alemania, y su igual argentina.

CAMARA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ. — Esta organización celebró su asamblea general ordinaria. Aprobada la memoria y balance, procedióse a la elección de las siguientes autoridades: Presidente: Juan Fábregas (Hoesch Arg. S. A.); Vice 1: Juan Becciú (S. Becciú e hijos); Vice 2: Juan Zanella (Zanella Hnos. y Cía. S. A.); Secretario: Pedro Bendersky (Torque S. A.); Prosecretario: José M. Goñi (Pratti-Vázquez Iglesias S. A.); Tesorero: Arnoldo Gobel (Arosa S. A.); Protesorero: Guillermo De Gyldenfeldt (Frenithe S. A.); Vocales titulares: Joaquín Armesto (Cía. Metalúrgica) Alberto Antolín Solache (Casa Stewart); José H. Barbasán (Soc. An. Protto Hnos. y Cía.); Nicolás Bertagnoni (Galileo Arg. S.A.); Gian Marco Dolce (Gilera Arg. S. A.); Carlos De Koller (Siambretta S. A.); Pablo Ferrero (Bendix-Ferrero S. A.); Angel R. Muggetti (Indeco S. A.); Juan Pierre Thibaud (Acinfer S. A.); Humberto Cattaneo

https://argentoteca.blogspot.com

(H. Cattaneo); Vocales suplentes: Juan J. Vidal (Eaton Ejes S. A.); Natalio Brill (Armetal S. A.); Enrique Elliot (Buxton-Mahle S. A.); Horacio Meincke (Fábrica Argentina Engranajes) y Roberto Toquero (Atma S. A.); Revisores de cuentas: Gumersindo Val (Val Hnos. S. A.); Rafael Dobón (R. Sigrand S.R.L.); Director: Ing. Luis Vasallo; Asesores Honorarios: Ing. Guillermo Wallbrecher y Antonio Seremin.

ASOCIACION ARGENTINA DE RELACIONES PUBLICAS. — La Organización de Estados Americanos, OEA, ha establecido vínculos de cooperación con FIARP, Federación Interamericana de Asociaciones de Relaciones Públicas, entidad a la que se encuentra afiliada la Asociación Argentina, AARP. para tratar asuntos de común interés.

AARP realizó una comida en los salones del Círculo de la Prensa, a la que concurrió, invitado especialmente, el Sr. Emilio C. Parodi, secretario de prensa de la Presidencia de la Nación. Asistieron también: el jefe de la Casa Militar, capitán Fernando A. Milia; el presidente del Círculo de la Prensa, Sr. Raúl Fernández y los titulares de Relaciones Públicas de las Fuerzas Armadas, capitán Palomeque, de Marina; coronel José M. Díaz, de Ejército, y vicecomodoro Evergisto Gómez, de Aeronáutica; el vicepresidente de AARP, en ejercicio de la presidencia, Dr. Alberto Arzac; el secretario de la institución, Sr. Henry Muller; el tesorero, Sr. Juan Carlos Pardo Campos y otros miembros de la C. D. y numerosos socios.

GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A. Tres unidades Chevrolet 400, del departamento de ingeniería experimental de General Motors Argentina, fueron sometidas en pocos días a un recorrido tan amplio como el que efectuaría un usuario en el término de un año y medio o más.

Para este test se dio preferencia a los caminos montañosos, a las salinas y caminos de tierra, con el fin de probar el sistema de suspensión, las filtraciones de polvo y agua, el rendimiento del motor en la montaña, la durabilidad de los frenos, el control de ruidos y vibraciones, etc.

El viaje de prueba abarcó la zona norte y noroeste del país, pasando por Córdoba, Catamarca, Tucumán, Salta, Santiago del Estero, San Luis, etc. Del total de kilómetros recorridos solamente 800 están pavimentados.

AUTOMÓVIL CLUB ARGENTINO. — Prosiguiendo con su expansión, el A.C.A. incorporó a su red de estaciones adheridas, circuito oficial de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, las siguientes: En Argüello, Córdoba, Sres. Castro y Scialla, Avda. Rafael Núñez Km. 7. En Alta Gracia, Córdoba, Sr. Cristóbal Vallejos, Avda. Belgrano 524. En La Carlota, Córdoba, Tedsyr Gral. Mosconi, Irigoyen y J. Celman.

• Impresa a todo color, el A.C.A. ha puesto en circulación la Hoja de Ruta Nro. 3 (Cuyo) que abarca las provincias de San Juan, Córdoba, Mendoza, San Luis y La Rioja, con la red caminera principal.

• El A.C.A. realizó nuevas e importantes adquisiciones de inmuebles para la atención de sus socios: los predios ubicados en Rivadavia y José Martí (Flores) y en Gaona y Martín de Gainza (Caballito) en subasta realizada por el Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA S.A. — Doce unidades jeep producidas por Industrias Kaiser Argentina fueron embarcadas hacia Asunción del Paraguay. Son modelos 3-UB con accesorios y capotas. El viaje desde la

LUSTRA

AUTOMOVILES

HELADERAS

MUEBLES

LAVARROPAS ETC.

Grumete

LIQUIDO PARA ENCERAR CON SILICONES Nº 13 Repele el agua, polvo y hollín - LUSTRE LIQUIDO Nº 16 Limpia, lustra y encera en una sola operación - LIMPIAMANOS SIN AGUA Limpia suavemente las manos manchadas de aceites, grasas, tintas, etc. - PASTA PARA PULIR Nº 14 Pule y limpia superficies pintadas - CERA PARA LUSTRAR Nº 18 Abrillanta toda superficie pintada.

SOLICITELOS EN: ESTACIONES DE SERVICIO, GARAJES, BAZARES Y FERRETERIAS.

GOFFRE, CARBONE Y CIA S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA
La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

https://argentoteca.blogspot.com

¡CONOZCA SUS MODELOS PREFERIDOS COMO SI LOS HUBIERA PROBADO!

LEA EL ROAD TEST DE PARABRISAS

Una revelación de las cualidades esenciales de un coche: CONSUMO, ACELERACION, VELOCIDAD MAXIMA EN CADA MARCHA, DIAMETRO DE VIRAJE y otros datos técnicos de importancia.

LOS NUMEROS APARECIDOS NO SE VUELVEN A EDITAR. ¡COMPRE YA EL QUE LE INTERESE!

Lista de los números existentes, por orden de aparición.

ROAD-TESTS

Fiat 1100	Nº 13
Kaiser Carabela	Nº 14
NSU - Prinz	Nº 15
Fiat 600 D	Nº 16
DKW A. Unión 1000 S	Nº 17
Bambi	Nº 18
Di Tella 1500	Nº 20
Renault Dauphine	Nº 21
Pick-up Argenta	Nº 22
Ford Falcon	Nº 23
Isard Royal T 700	Nº 24
Valiant V 200	Nº 25
Pick-up D-100	Nº 27
Cadillac Imperial	Nº 28
Peugeot 403	Nº 29
Renault Gordini	Nº 30
Citroën 2 CV	Nº 31
Dinarg D-200	Nº 32
Chevrolet 400	Nº 33
Studebaker 7 E 7	Nº 34
De Carlo 700	Nº 35
Pick-up Argenta 1963	Nº 36
Volkswagen 1200	Nº 37
Peugeot 404	Nº 38
Rastrojero	Nº 39
Kombi Isard 700	Nº 40
Ford Falcon 63	Nº 41
Fiat 1500	Nº 42

Antes de que se agoten los números de la reserva, adquiera su ejemplar, para tener la colección completa de la más importante radiografía de automóviles argentinos y extranjeros. Pídalos personalmente o por carta, enviando giro postal o cheque sobre Buenos Aires a

RYELA
Piedras 113 - Capital Federal
T.E. 30-8022

Precio del ejemplar: $ 55.—
Para recibirlos, por correo o certificado, agregue la suma de $ 10.— por ejemplar.

NOTICIERO ARGENTINO

planta de Santa Isabel se efectuó vía T.A.S.A. hasta Pilcomayo y luego por cruce fluvial hasta la nación hermana. Esta partida ha sido consignada a la firma Oscar S. Netto, de Asunción, distribuidora en Paraguay de los productos Kaiser Jeep Corporation, American Motors Inc. y Regie Nationale des Usines Renault.

• Invitado por Industrias Kaiser Argentina, visitó la ciudad capital cordobesa el embajador de la República de Chile, Dr. Fernando Claro Salas, que fue nombrado huésped de honor. Acompañaban al embajador: el consejero económico chileno, señor Mario Daraigrandi y el primer secretario Sr. Tomás Amanabar.

El Dr. Fernando Claro asistió a diversos actos, durante los cuales fue inaugurado el Instituto Argentino-Chileno de Cultura y colocóse la piedra fundamental del monumento al prócer Bernardo O'Higgins. El embajador chileno concurrió a la planta de Santa Isabel, donde fue recibido por el Ing. James F. McCloud, presidente de la firma, y los señores Bill J. Heard, gerente general, Manuel Ordóñez, secretario general e Iván Pezet, director de relaciones públicas.

• El Sr. Bill J. Heard dio amplia información sobre un nuevo acuerdo firmado entre Industrias Kaiser Argentina y American Motors Corporation, de los Estados Unidos. American Motors Corporation obtiene los derechos para la comercialización en todo el mundo, salvo Argentina, de los vehículos de la línea Rambler fabricados por IKA.

IKA, en virtud de este convenio, proveerá automóviles a aquellos países ventajosamente ubicados para su embarque desde la Argentina, en lugar de hacerlo desde Estados Unidos. Estas ventajas consistirán en menor costo del trasporte, fluctuación económica relativa, cambios, entregas más rápidas y, además, facilidades en los pagos.

Por su parte, en Detroit, el Sr. Roy D. Chapin, vicepresidente ejecutivo de operaciones internacionales de la American Motors, destacó que la aceptación del Rambler en el mercado internacional está reflejada en el incremento de 8.700 modelos vendidos en 1958, año de creación del Rambler, a los 60.000 de 1963.

El Rambler recibió el galardón de "el automóvil del año" (1963) conferido por la revista Motor Trend de los Estados Unidos. La revista otorgó dicho galardón en mérito a lo avanzado del diseño del coche y a las conquistas de ingeniería que ello presupone.

• En la planta de Santa Isabel, Industrias Kaiser Argentina ha producido su vehículo número 200.000. Es un jeep con 96 por ciento de contenido nacional. Con tal motivo reunióse un grupo de invitados especiales y autoridades de la empresa encabezadas por el Ing. James F. McCloud y el Sr. Bill J. Heard. Expresó el Ing. McCloud ante los numerosos representantes de las actividades oficiales en el orden nacional y provincial, jefes militares, personalidades de la industria local y enviados de la prensa oral, escrita y televisada que "en el momento de producir su unidad 200.000, y con un parque automotor de 870.000 automóviles y utilitarios livianos (cifras oficiales al 30-VI-63) Industrias Kaiser Argentina ha fabricado un 23 % de ese total en poco más de siete años; casi uno de cada cuatro automóviles o utilitarios livianos".

• Con asistencia de un millar de personas realizóse en Mar del Plata la VI Convención de Concesionarios de IKA. Se hallaban presentes funcionarios de American Motors Corporation, Kaiser Jeep Corporation y de la Regie Nationale des Usines Renault y de sus filiales en los países signatarios de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC). Se oyeron discursos a cargo del Ing. McCloud, Ing. Héctor Cerrutti, presidente de A.C.A.R.A.; Sr. Iván Pezet, director de relaciones públicas; Sr. José A. Massana, gerente de desarrollo de nuevos concesionarios; Ing. Brunon Ossowski, gerente general de servicios y repuestos; Ing. Amílcar Romeo, gerente de ventas al gobierno y flotilleros y, a la vez, gerente de productos industriales; y Sr. J. J, Ponce, asistente del director de Permanente S.A.

• Estampóse, hecho inicial en la historia de la industria argentina, una de las piezas más grandes y complejas que conforman la carrocería de un automóvil, en una chapa de acero laminada en frío, producida en el país. Esta operación reunió a Industrias Kaiser Argentina y Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina (SOMISA). El estampado de la pieza requiere un proceso en el que intervienen cinco prensas, de 350 a 1.400 toneladas, en otras tantas etapas que dejan el panel lateral listo para ser incorporado a la carrocería autoportante del nuevo Rambler en la línea de ensamblaje. Se trata de un procedimiento según las normas y experiencias de American Motors Corporation llamado "uniside body construction", que consiste en reemplazar un conjunto de 52 piezas estampadas por una sola.

El panel lateral único de puertas del nuevo Rambler aumenta sustancialmente la rigidez estructural del vehículo y reduce su peso.

FORD MOTOR ARGENTINA S. A. — En el Alvear Palace Hotel, Ford Motor Argentina S. A. reunió al periodismo oral, escrito y televisado de todo el país para agradecer la labor desplegada en la difusión de los problemas e inquietudes industriales de la empresa dentro del panorama automovilístico nacional.

En la citada reunión, que contó con la presencia del Sr. Vincent Trivison, gerente general de finanzas en

https://argentoteca.blogspot.com

ejercicio de la presidencia, y de los más altos ejecutivos de la empresa, fueron presentados oficialmente los nuevos gerentes de comunicaciones públicas y de relaciones cívicas, Dr. Fernando Fernández Escalante y Sr. Oscar Urbinati López, respectivamente.

El Sr. Lorenzo A. Blanco, a cargo de la gerencia de relaciones públicas, hizo la presentación.

• Cumpliéronse 50 años de Ford Motor Argentina S.A. en el país. En 1913 instalóse en Buenos Aires la primera sucursal sudamericana de F.M.C.; en 1922 inauguróse la planta de armado de coches. En la actualidad, en el Centro Industrial de General Pacheco trabajan 2.650 empleados.

• En el Centro Industrial Ford de General Pacheco las autoridades de la empresa ofrecieron un almuerzo al Sr. Iván Serra Lima, que ha cumplido cincuenta años de vinculación con Ford Motor Argentina S. A. Concurrieron a esta demostración el Sr. Douglas B. Kitterman, presidente; Sr. J. H. Drumm (h), gerente general de ventas; Dr. Julio J. Navarro Monzó, gerente general de relaciones públicas, y altos ejecutivos de Ford Motor Argentina S.A. y de las empresas de los concesionarios de la Capital Federal.

Al ofrecer el agasajo, el Sr. Kitterman tuvo cálidas palabras para el Sr. Iván Serra Lima.

SIAM DI TELLA AUTOMOTORES S. A. — Cuatro premios anuales para el periodismo, que serán otorgados en colaboración con el Círculo de la Prensa, quedaron instituidos por Siam Di Tella para estimular la capacidad creadora. Dichos premios se denominan Siam Di Tella - Círculo de la Prensa y serán otorgados, anualmente, al periodista que más se haya destacado por una nota, información, comentario o editorial; a la mejor nota gráfica publicada; al periodista de radiofonía y televisión que haya producido la mejor nota, información o reportaje, y al periodista del interior del país que más se haya destacado en el mismo sentido que los de Capital.

Los premios instituidos suman 50.000, 30.000 y 20.000 pesos, respectivamente, y podrán optar a ellos todos los periodistas que pertenezcan al Círculo de la Prensa, entidad encargada de designar el jurado.

• Financiera Siam Di Tella Automotores S.A. fue designada mandataria para la promoción y administración de la Operación Di Tella. Su capital realizado es de 180 millones de pesos, integrados por los concesionarios oficiales del Di Tella 1500 y por Siam Di Tella Automotores. Sus oficinas: Avenida de Mayo 1302.

La operación Di Tella ha sido concebida para las condiciones económicas que actualmente inciden en plaza, y está destinada a aquellos sectores de la población que han debido postergar la adquisición del automóvil propio. Se trata de un moderno plan de ventas desarrollado en otros países, sin desembolsos inmediatos.

• En el sorteo realizado en la Feria de la Solidaridad correspondió al Sr. Pedro A. Ramos la Rural Di Tella Traveller, donada por Siam Di Tella Automotores, a total beneficio de la entidad organizadora que recauda fondos para la campaña contra la parálisis infantil, atención de niños internados en hospitales, rehabilitación de personas impedidas, protección a la infancia y otras obras de carácter benéfico.

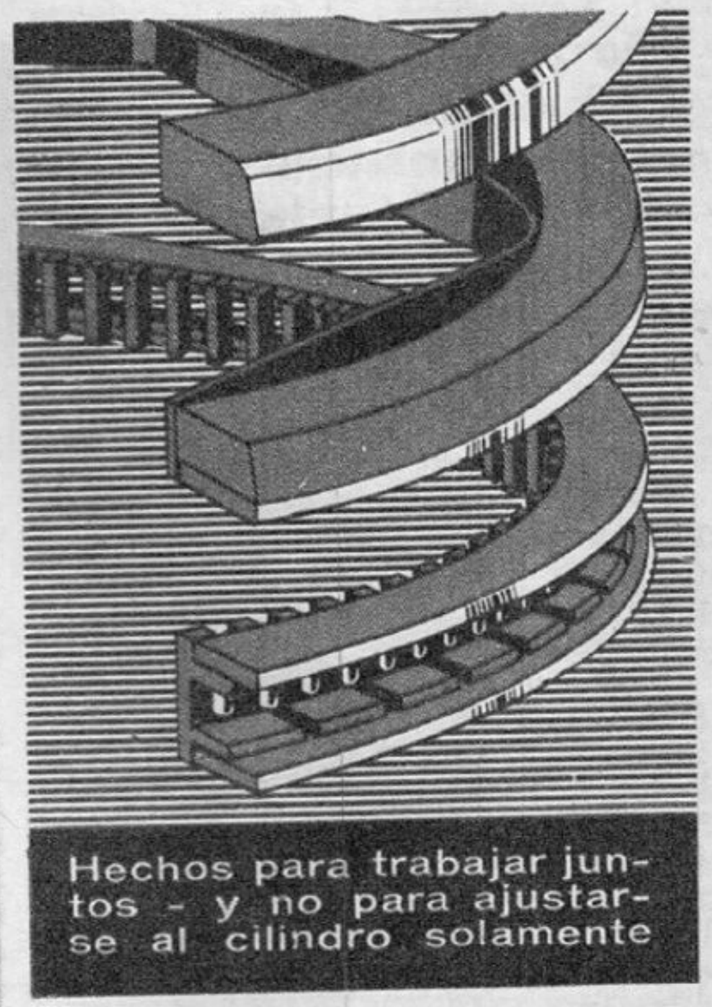
SIAMBRETTA S.A.—El gerente general de Siambretta S.A., Arq. Edgardo Poyard anunció la designación del Sr. Enrique M. Andersen como gerente comercial de la firma. Secunda al nuevo funcionario, el Sr. Juan Carlos Lardit Rocha como gerente de ventas.

AROS PARA PISTON

en juegos ARMONIZADOS

RAMCO

FABRICADOS BAJO LICENCIA DE RAMSEY CORPORATION INC. DE U.S.A.



Hechos para trabajar juntos - y no para ajustarse al cilindro solamente

Combinados técnicamente para obtener:

RAPIDO ASENTAMIENTO

PERFECTO CONTROL DEL ACEITE

SERVICIO EFICIENTE POR MAS TIEMPO

...y además RAMCO ...es RAMCO!

El proceso de fabricación incluyendo CROMADO y PRE-ASENTADO se efectúa en la planta de "Thompson Ramco Argentina S.A.I.C.F. en Ferreyra, Córdoba.

Distribuidores exclusivos:

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA

La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

https://argentoteca.blogspot.com

BALANCE DE 1963

POR EL ING. LÁZARO MUSIH

Año muy duro para la industria automotriz: menor producción, mayor competencia, más inversiones y menos ganancias. Desaparecen empresas, mientras que otras luchan e introducen mejoras en sus vehículos o lanzan modelos totalmente nuevos. Hay fe en el porvenir de la industria nacional.

El año 1963 fue el penúltimo del actual régimen automotor, régimen que obliga a las empresas a una integración nacional del 90 % para automóviles y una menor para los utilitarios. Doce empresas han cumplido, aparentemente, con sus obligaciones.

Son, por orden alfabético: Citroën, DINFIA, Fevre y Basset—Chrysler, Fiat, Ford, General Motors, IAFA—Peugeot, IASF—DKW, IKA, Isard, Mercedes Benz y Siam Di Tella. La situación de tres o más es incierta: Alcre, Fábrica de Automotores Utilitarios y Metalmecánica. La producción total de todas las empresas llegó solamente a 105.000 unidades, en cifras redondas, contra 130.000 en el año 1962, con una disminución de 25 mil unidades. La producción promedio mensual bajó a 8.900 unidades, aproximadamente, contra 10.800, o sea un retroceso del 19 %.

VARIACION DE LA PRODUCCION

Si comparamos la producción mensual de automotores en los últimos dos años, vemos que la misma es casi siempre superior a los diez mil en el primer año, e inferior a los nueve mil en el último, salvo en los meses octubre a diciembre, cuando la recuperación superó notablemente las cifras anteriores. En diciembre se alcanzó una cifra récord de los últimos dos años: 14.079 vehículos, cantidad superada solamente en agosto y septiembre de 1961, con 14.120 y 15.235 unidades, respectivamente.

El gráfico permite visualizar la situación. De diciembre de 1962 se ve una caída casi vertical, algo acentuada todavía en febrero, cuando se llega al punto más bajo desde mayo de 1960: 6.518 automotores. La recuperación, lenta y con altibajos, se vuelve casi ininterrumpida a partir de junio. En suma, un año difícil para la industria automotriz nacional, fiel reflejo de la situación económica del país con la introducción de ciertas características propias.

Las mejoras notadas en los últimos meses se deben a muchas razones. Influyó la finalización del cuarto año del régimen automotor y el deseo de los fabricantes de aprovechar al máximo la posibilidad de utilizar partes importadas. Este deseo se conjugó con la existencia de una "liquidez" en el campo y el temor a una nueva inflación. La demanda estacional jugó también su parte. Todo esto influyó para que no solamente la producción aumentase, sino para que los automotores se vendieran.

Para poder apreciar mejor las variaciones en la producción, variaciones debidas a la demanda del público, hemos agrupado los vehículos en tres grupos: automóviles, utilitarios y camiones. La agrupación es subjetiva, personal, por no existir una definición aceptada generalmente en nuestro país. Hace años, un jeep se consideraba automóvil, porque cumplía tal función. La Estanciera destronó al jeep, ocupando durante cierto tiempo, con más razón, el puesto vacante. La producción en serie de automóviles verdaderos y la posibilidad que se ofrece al público de efectuar su elección y selección, han colocado las cosas en su verdadero lugar.

Consideramos como automóvil todo lo que es originalmente un automóvil y las rurales derivadas del mismo. Por ejemplo, el Rambler Classic Rural o el Isard Kombi los consideramos como automóviles, mientras que la gloriosa Estanciera hoy debemos considerarla como un vehículo utilitario.

CUADRO Nº 2

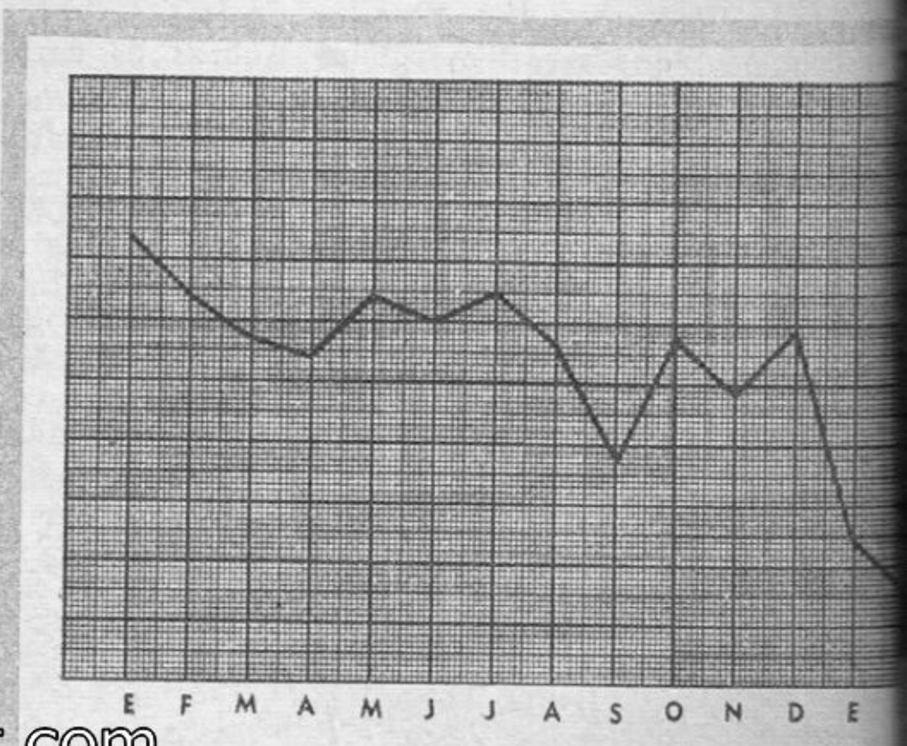
Producción de automotores por tipo

	1962	1963	Diferencia Absoluta	Diferencia Relativa
Automóviles ..	84.279	71.590	— 12.689	15,1
Utilitarios	33.044	25.593	— 7.451	22,5
Camiones	12.557	7.719	— 4.838	38,5
Total	129.880	104.902	— 24.978	19,2

CUADRO Nº 3

Composición relativa de la producción, en %

	1962	1963
Automóviles	64,9	68,2
Utilitarios	25,4	24,4
Camiones	9,7	7,4



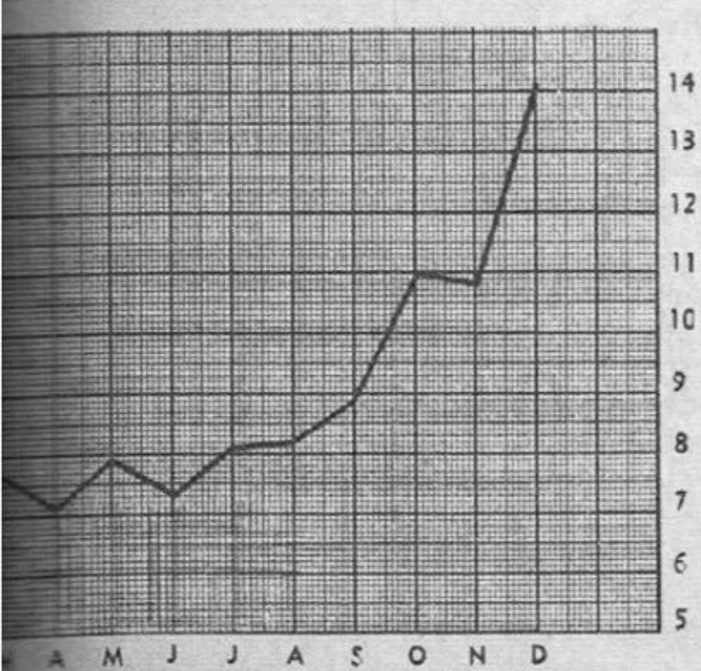
https://argentoteca.blogspot.com

CUADRO Nº 1

Producción mensual de automotores

MES	1962	1963
Enero	12.397	7.358
Febrero	11.405	6.518
Marzo	10.724	7.661
Abril	10.422	7.122
Mayo	11.411	7.911
Junio	10.960	7.350
Julio	11.525	8.062
Agosto	10.608	8.212
Septiembre	8.812	8.853
Octubre	10.779	11.004
Noviembre	9.889	10.774
Diciembre	10.948	14.079
Total	129.880	104.902
Promedio	10.823	8.742

FUENTE: Secretaría de Estado de Industria y Minería. Las cifras correspondientes de 1963 son provisionales.



Por el otro lado, consideramos que merecen el nombre de "camión" los vehículos destinados al transporte de pasajeros o de carga producidos por Fevre y Basset-Chrysler, como D-400 y DP-400, por Ford, F-350 y F600, por General Motors, como los Bedford y los chasis de Mercedes Benz. Todos los otros automotores los agrupamos entre los utilitarios.

Con los datos suministrados por AFA, Asociación de Fábricas de Automotores, en lo que concierne a sus asociados y por encuesta propia, hemos obtenido las cifras resumidas en el cuadro Nº 2. La disminución de la producción en 1963 con relación al año anterior es del 19,2 %. La menor disminución la sufrió la fabricación de automóviles, 15,1 %, y la mayor, la de camiones, 38,5 %, mientras que la de utilitarios se aproxima más al promedio, 22,5 %.

Es interesante conocer no solamente la diferencia relativa de la producción, sino también su composición relativa. En otros términos, sobre cien vehículos producidos, ¿cuánto corresponde a coches y cuánto a camiones? En el cuadro Nº 3 se muestra el aumento relativo de los autos, la gran disminución de los camiones y la casi invariabilidad de los vehículos utilitarios.

PRODUCCION POR EMPRESA

Si bien es muy importante conocer la marcha general de la industria terminal, es no menos interesante saber qué es lo que hizo cada firma particularmente y cómo lo hizo. El último punto se presta a discusiones y se basa, generalmente, en suposiciones y apreciaciones no siempre objetivas. Por tal razón, tocaremos este punto en otra parte. Suponemos, como hipótesis de trabajo y hasta que no se demuestre fehacientemente lo contrario, que las empresas, en general, han cumplido con sus obligaciones derivadas del régimen automotor en el cual participan y del cual gozan de privilegios.

En el cuadro Nº 4 hemos agrupado a todas las empresas que han producido en 1962 y 1963, salvo excepciones, por marca y modelo, la variación en más o en menos por cada modelo, y la variación absoluta y relativa total por cada firma. Si alguna empresa ha comenzado a producir cierto modelo solamente en 1963, tal hecho se destaca por rayitas en la correspondiente columna de 1962. Por el contrario, si un modelo se dejó de fabricar en 1963, no se indica la correspondiente disminución con respecto al año anterior, sino que se utilizan asimismo rayitas.

Solamente tres firmas han evidenciado aumentos en el año próximo pasado. Son: Fiat, con aumentos absoluto y relativo de 4.358 unidades y 29,3 %; Siam Di Tella, con 1.357 automotores y 19 %. DINFIA, con 483 vehículos y 12,9 %.

Las mayores bajas relativas las han sufrido Metalmecánica y Autoar, las que se tradujeron, para la primera empresa, en 1.669 unidades y 87,1 %, y 1.416 unidades y 86,4 % para la segunda. La principal razón se atribuye a la exclusión, provisional o definitiva, de las mencionadas firmas juntamente con otras, del régimen automotor con toda la secuela de consecuencias correspondientes. Aparentemente, la política del gobierno constitucional todavía no está firmemente definida, y las diferentes empresas tratan de demostrar la justicia de su causa. Todo esto se traduce en la incertidumbre en lo que corresponde a la continuidad de la participación de tal o cual empresa en el régimen automotor vigente y su posibilidad de adaptación a las cambiantes exigencias del mercado vendedor.

Las otras firmas, que siguen actuando dentro del régimen, han sufrido bajas relativas que van desde Isard, con el 59,1 %, hasta IAFA-Peugeot, cuya merma es de 4,5 %. Es de observar la disminución relativa de la Mercedes Benz, empresa dedicada a la producción exclusiva de chasis para camiones y colectivos. La misma, que es del 30,9 %, es inferior al promedio del total de camiones, 38,5 %.

La participación de cada empresa terminal en la producción anual argentina se muestra en el cuadro Nº 5, como también el correspondiente ránking. El primer lugar lo ocupa, muy distante de las otras firmas, la dinámica Industrias Kaiser Argentina, a pesar de haber perdido algo en el porcentaje total. Le sigue Fiat en el segundo lugar, habiendo mejorado notablemente su participación relativa. General Motors y Ford ocupan sus tercero y cuarto puestos, respectivamente. El quinto puesto lo ocupa actualmente Siam, desplazando a Fevre y Basset-Chrysler al séptimo puesto que ocupaba en 1962. IAFA-Peugeot sigue, como antes, en el sexto puesto. DINFIA pasó del undécimo puesto al octavo, seguida por IASF-DKW, Citroën, Isard y Mercedes Benz. Metalmecánica y Autoar ocupan el penúltimo y último lugar, respectivamente. La producción de estas firmas, juntamente con los "varios", fue de 4.651 unidades y 3,59 % del total en 1962, para reducirse a solamente 676 unidades y 0,46 % en 1963, o sea una participación insignificante.

NOVEDADES

A pesar, o quizás a causa, del retroceso en la producción, la mayoría de las firmas han introducido nuevos modelos, o han cambiado algunos aspectos exteriores de sus modelos antiguos, o preparan la presentación de novedades para el año en curso. Aun en la presentación de modelos completamente nuevos, se trata de utilizar, en lo posible, piezas, partes y conjuntos de vehículos en producción.

Corresponde a Kaiser la introducción de mayores cambios en sus modelos con la presentación del nuevo Rambler, cuyos cambios mayores se efectuaron en la parte exterior y en los varios accesorios, seguidos por ciertos cambios también en la parte mecánica. El nuevo coche funcional Renault 4L aprovecha partes del popular Renault Dauphine, pero presenta una solución a varios problemas del posible comprador. Otros modelos

https://argentoteca.blogspot.com

CUADRO Nº 5

Participación de las empresas en la producción automotriz

EMPRESA	1962 %	1962 R'king	1963 %	1963 R'king
Industrias Kaiser Argentina	30,79	1	26,39	1
Fiat Someca Concord	10,92	2	17,68	2
General Motors Argentina	9,28	3	8,72	3
Ford Motor Argentina	9,06	4	8,68	4
Siam Di Tella Automotores	5,50	7	8,11	5
IAFA - Peugeot	6,78	6	8,01	5
Fevre y Basset - Chrysler	7,72	5	7,87	7
DINFIA	2,88	11	4,03	8
IASF - DKW	3,15	10	3,28	9
Citroën Argentina	4,18	9	2,84	10
Isard Argentina	4,31	8	2,18	11
Mercedes Benz Argentina	1,84	12	1,57	12
Metalmecánica	1,48	13	0,23	13
Autoar	1,26	14	0,21	14
Varios	0,85		0,02	

NOTA: En 1962 a "Varios" correspondieron 1.096 unidades, de las cuales 345 unidades correspondieron a Cisitalia, 484 a Dinborg, 120 a Fábrica de Automotores Utilitarios y 147 a pequeños armadores. En 1963, las 206 unidades fueron producidas por la última empresa y pequeños armadores.

CUADRO Nº 4

Producción de automotores y Variación absoluta y relativa de 1963/1962

MARCA Y MODELO	1962	1963	Variación Más	Variación Menos	%
AUTOAR	1.641	225		1.416	— 86,4
NSU Prinz	1.613	225		1.388	
Chasis Autoar	28	—			
CITROEN	5.416	2.968		2.448	— 45,1
Coche AZL	4.541	2.427		2.114	
Furgoneta AZU (A y B)	875	541		334	
DINFIA	3.743	4.226	483		12,9
Graciela W	485	144		341	
Rastrojero Diesel	3.258	4.082	824		
FEVRE Y BASSET - CHRYSLER	10.028	8.258		1.770	— 17,7
Valiant	4.500	4.500			
D - 100	2.742	1.490		1.252	
D - 400	2.410	973		1.437	
DP - 400 Diesel	376	1.295	919		
FIAT	14.185	18.544	4.358		29,3
Fiat 600 D	6.776	8.749	1.973		
Fiat 1100	7.409	7.009		400	
Fiat 1500	—	2.786			
FORD MOTOR	11.767	9.110		2.657	— 22,6
Falcon	5.099	4.364		735	
F - 100	3.576	3.271		305	
F - 350	612	999	387		
F - 500	221	—			
F - 600	2.259	476		1.783	
GENERAL MOTORS	12.063	9.146		2.917	— 24,2
Auto Chevrolet 469	4.536	3.387		1.148	
Pick-up Chevrolet nafta	3.241	2.824		417	
Pick-up Chevrolet Diesel	168	607	439		
Camión Bedford nafta	470	230		240	
Camión Bedford Diesel	2.879	1.388		1.541	
Colectivo Bedford Diesel	769	710		59	
IAFA - PEUGEOT	8.805	8.401		404	— 4,5
Peugeot 403	6.734	5.702		1.032	
Peugeot 404	2.071	2.342	271		
Peugeot 404 Rural	—	357			
IASF - DKW	4.095	3.437		658	— 16,1
Sedan 4 puertas	2.000	2.400	400		
Sedan 2 puertas	300	—			
Universal	1.195	537		658	
Frontal	600	500		100	
INDUSTRIAS KAISER	39.987	27.684		12.303	— 30,8
Automóviles	24.125	18.289		5.836	
Renault Dauphine - Gordini	12.566	7.359		5.207	
Renault 4 L y 4 F	—	1.019			
Bergantín	488	—			
Rambler	11.071	9.911		1.160	
Utilitarios livianos	15.682	9.395		6.467	
Pick-up jeep	2.931	2.168		763	
Jeep	1.615	1.504		111	
Estanciera	5.383	3.264		2.119	
Furgón Willys	1.027	414		613	
Pick-up Baqueano 1 t	1.503	428		1.075	
Pick-up Baqueano 500	3.403	1.610		1.793	
Pick-up Gladiator	—	7			
ISARD ARGENTINA	5.601	2.292		3.309	— 59,1
Isard T - 400	950	—			
Isard T - 700	2.205	1.128		1.077	
Isard K - 700	1.390	736		654	
Studebaker	1.056	428		628	
MERCEDES BENZ	2.387	1.648		739	— 30,9
L 312/360	90	65		25	
L 312/420	1.083	593		490	
L 312/483	981	647		334	
OP 312/483	233	343		110	
METALMECANICA	1.914	245		1.669	— 87,1
De Carlo 700	1.914	245			
SIAM DI TELLA	7.146	8.503	1.357		19,0
Di Tella 1500	6.797	6.080		717	
Di Tella Rural	—	240			
Di Tella MG	—	266			
Argenta	350	1.917	1.567		

FUENTE: Datos suministrados por AFA y encuesta personal. NOTA: Una rayita (—) en lugar de cifras en el año 1962, significa que el vehículo no se fabricaba todavía; en 1963, significa que ya no se fabricaba más.

de la misma marca han sido sometidos a cambios, pero no tan fundamentales como Rambler. Se espera la introducción del Gladiador para los primeros meses del corriente año.

Fiat reemplazó al 1100 por el 1500, más espacioso, más potente y más moderno. Su ensamble se efectúa en la nueva planta de Palomar, planta construida en previsión de futuras expansiones y necesidades del mercado argentino y, parece, alalquiano.

IAFA-Peugeot introdujo su modelo 404 Rural, vehículo de mayor precio que produce actualmente. Siam lanzó una pick-up Argenta, basada en el Di Tella 1500, una rural Traveller y una versión lujosa, Magnette.

Fevre y Basset dotó a su coche Valiant de un motor más potente e incrementó la utilización de motores Diésel Perkins en sus chasis de camiones y colectivos. Ford introdujo novedades en la presentación de su Falcon, como asimismo de sus vehículos utilitarios. Además, el montaje de los vehículos pasó de la planta de la Boca al Centro Industrial de Pacheco, donde se trabaja continuamente para adecuar las instalaciones a las exigencias de la integración.

General Motors y Mercedes Benz están trabajando para la ampliación de sus plantas y para poder efectuar ciertos trabajos en las plantas de terceros. Citroën ha introducido cambios en sus modelos de coche y furgoneta, dotándolos de un motor más potente. DINFIA se dedica más a la producción de su Rastrojero, dejando a la zaga su coche. Isard, que se fusionó con Los Cedros, introdujo nuevos modelos de Studebaker y ha dejado de producir su cochecito T-400.

PERSPECTIVAS

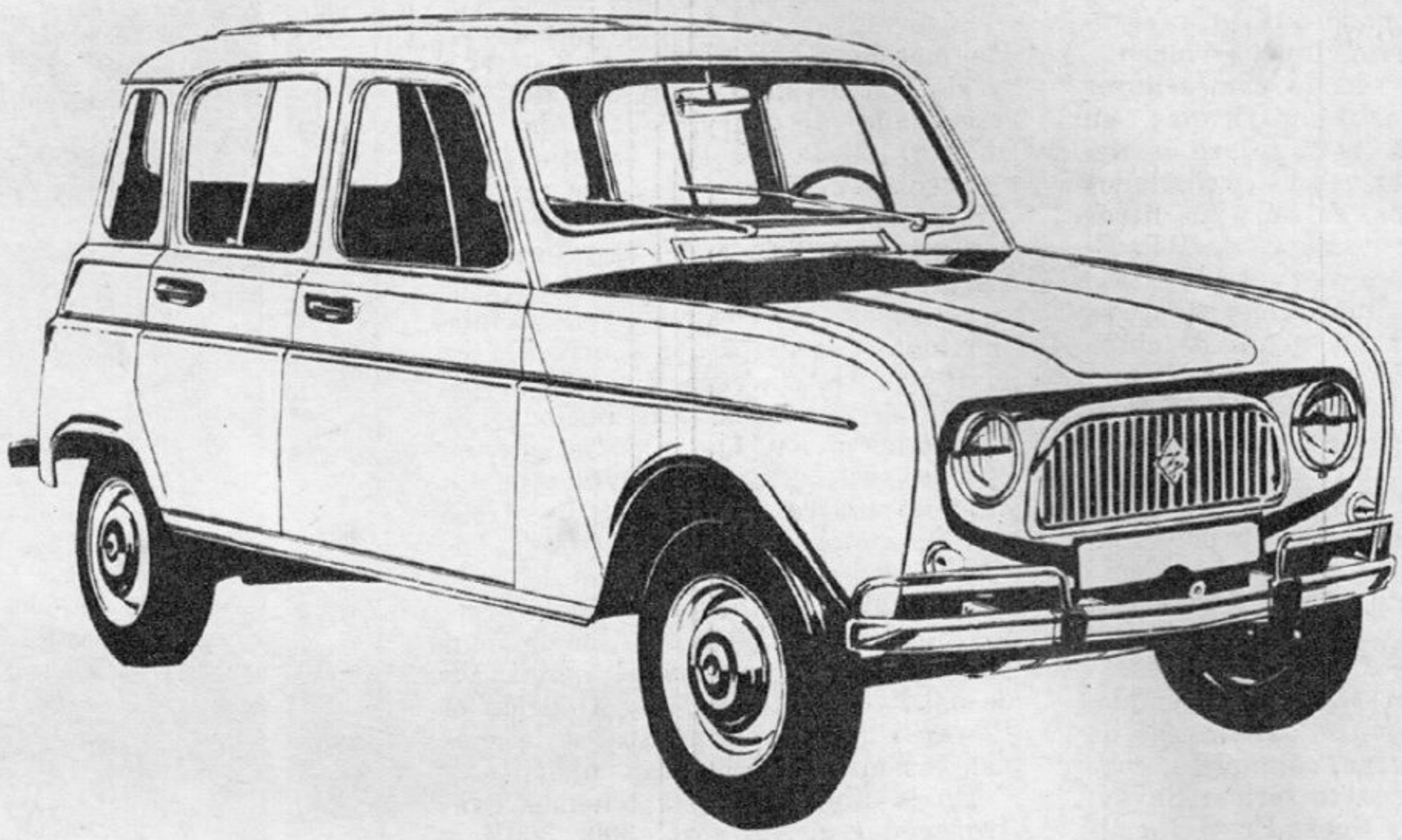
A pesar de una enorme disminución de la producción local, la segunda a partir de 1951, la gente del gremio se muestra razonablemente optimista, especialmente en lo que se refiere al futuro mediato. Lo que todos exigen aunque poniendo diferente significado en el mismo término, es el estricto cumplimiento de las normas legales vigentes. Esto traería como consecuencia, en opinión de algunos, la eliminación de empresas que no cumplen con tales normas y dará la oportunidad de una actuación sin privilegios. Se habla de una posible rebaja de los innumerables impuestos que gravan a la industria automotriz y a la comercialización de los vehículos. Tal medida permitiría una expansión de la producción y consiguiente rebaja de precios.

Las posibilidades de la participación de la industria local en los países de ALALC han sido examinadas en varias reuniones alalquianas, con favorables perspectivas.

La ampliación de la integración nacional, que debe superar al 90 % en lo que corresponde a los automóviles, actuará como un medio activador para toda la economía argentina. Los hechos parecen confirmar las perspectivas optimistas. *

https://argentoteca.blogspot.com

Usted experimentará la mágica sensación de estar sentado sobre una nube, al acomodarse en un asiento acolchado con TELGOPREN.



También el

viene acolchado con

Son los millones de globitos de aire, encerrados en la espuma sintética TELGOPREN, que suavizan para usted las rutas más duras con su asombrosa elasticidad.

Telgo-pren

la maravillosa espuma sintética de poliuretano.

Primer fabricante en la Argentina:
HULYTEGO S.A.
San Martín 570 Buenos Aires

https://argentoteca.blogspot.com

CABALLERIA CHRYSLERIANA

Por falta de caballos, no se van a quedar. Cilindros y potencia son características de los modelos 1964 de la famosa Chrysler Corporation, de Detroit, Michigan.

Tradicionalmente, los EE.UU. forman en conjunto la parte del mundo donde todo es más grande, más reluciente y más cromado que en el resto del planeta Tierra. Inevitablemente, esa tendencia se refleja en los autos de producción norteamericana; en ningún lado como en el pedazo de tierra donde chocaron los atribulados Padres Peregrinos, se barajan litros de cilindrada y centenares de HP. El típico auto europeo tiene 1.500 c.c. o menos; el típico norteamericano se manda a guardar no menos de cinco litros bajo su voluminoso capot (que en una emergencia podría servir para estacionar un Minimor o Fiat 600...).

Típicos de esta tendencia hacia la generosidad y la abundancia, son los productos de Chrysler Corporation, tal como refleja la información que acabamos de recibir sobre Plymouth, Dodge, Chrysler e Imperial, vía Harry Müller Associates de Buenos Aires.

La serie Plymouth, por ejemplo, ofrece las tradicionales carrocerías de dos y cuatro puertas, camioneta, convertible, etc., en cuatro series: Savoy, Belvedere, Fury y Sport Fury. La última serie ofrece solamente dos alternativas, convertible y cupé techo duro. Hay cinco motores; básicamente, se ofrece el seis de 3,7 litros, como tiene el Valiant II argentino; con 8,4 a 1 de compresión, para nafta de 89 octanos, desarrolla 145 HP a 4.000 r.p.m. El V8 "más chico" tiene 5.211 c.c. y 230 HP con compresión 9 a 1.

Después vienen dos opciones "para calle", el Comando 361, de 265 HP, y el Golden Commando 383, de 6.276 c.c. y 330 HP. Pero no termina ahí: para las carreras stock y pruebas de aceleración ("drags") hay una versión de siete litros (exactamente 6.980 c.c.) con botadores mecánicos, árbol de levas de gran cruce, 10,3 a 1 de compresión y carburador de cuatro bocas; el folleto que tenemos no especifica potencia, pero por otras fuentes se dice que ésta anda en los 400 + caballos. Como para un rodeo, alcanza.

Hay una amplia gama de relaciones de mando final opcionales con combinaciones de motores. Opcionalmente, también en los motores Commando y en el 7 litros, se ofrece caja de cuatro marchas sincronizadas.

La transmisión automática es opcional en todos los modelos y consiste en una Torque Flite de tres marchas. La dirección puede ser motriz, a opción, y también hay servo freno a opción.

En la serie Dodge tenemos tres modelos, 330, 440 y Polara, en orden ascendente de lujo. Los modelos normales son sedanes de dos y cuatro puertas; la convertible aparece solamente en la serie Polara, pero por otra parte no hay rurales Polara.

Nuevamente tenemos cinco opciones de motor; el Slant Six de 3.700 c.c. y el Dart de 5.211 c.c. y 230 HP (corresponde al Fury V-800 de Plymouth) El Power Pak 383 tiene 305 HP con 6.276 c.c. y hay dos motores V8 "de alto rendimiento"; uno tiene los mismos 6.276 c.c. del "Power Pak", pero con 10:1 de compresión desarrolla 330 HP. Después viene el mismo motor de siete litros ofrecido en el Plymouth, sin especificación de potencia desarrollada. Las opciones de transmisión son las mismas que en el caso de las series Plymouth. La caja de cuatro marchas no se ofrece con los motores Slant Six y Dart. Dirección y frenos como Plymouth.

Hay también una serie Dodge nueva, más lujosa; es la 880, en la cual se ofrece como norma el motor V8 de 5,9 litros (265 HP), y a opción el Power Pak 383. Con esta serie vienen las mismas tres transmisiones.

En la línea Chrysler tenemos cuatro modelos, Newport, 300, 300K y New Yorker. Todos los motores son V8; con el Newport viene uno de 5,9 litros y 265 HP. En la serie 300 se ofrecen dos V8, de 6.276 c. c. (305 HP) y 6.768 c.c. (360 HP).

En la línea Chrysler el vehículo más potente, y uno de los coches norteamericanos de serie más urgentes, es el 300K, cuyo motor de 6.768 c.c. le brinda 390 HP a 4.800 r.p.m. mediante aditamentos velocísticos tales como botadores mecánicos, árbol de levas "cruzado" y resortes especiales, y carburador de cuatro bocas. Hay solamente dos variantes de carrocería 300 K, o sea convertible y cupé.

En materia de transmisión, la caja "standard" de tres velocidades es normal en el Newport solamente. En las series 300 y 300K es opcional la caja de cuatro marchas todas sincronizadas; en 300, 300K y New Yorker es standard la transmisión automática.

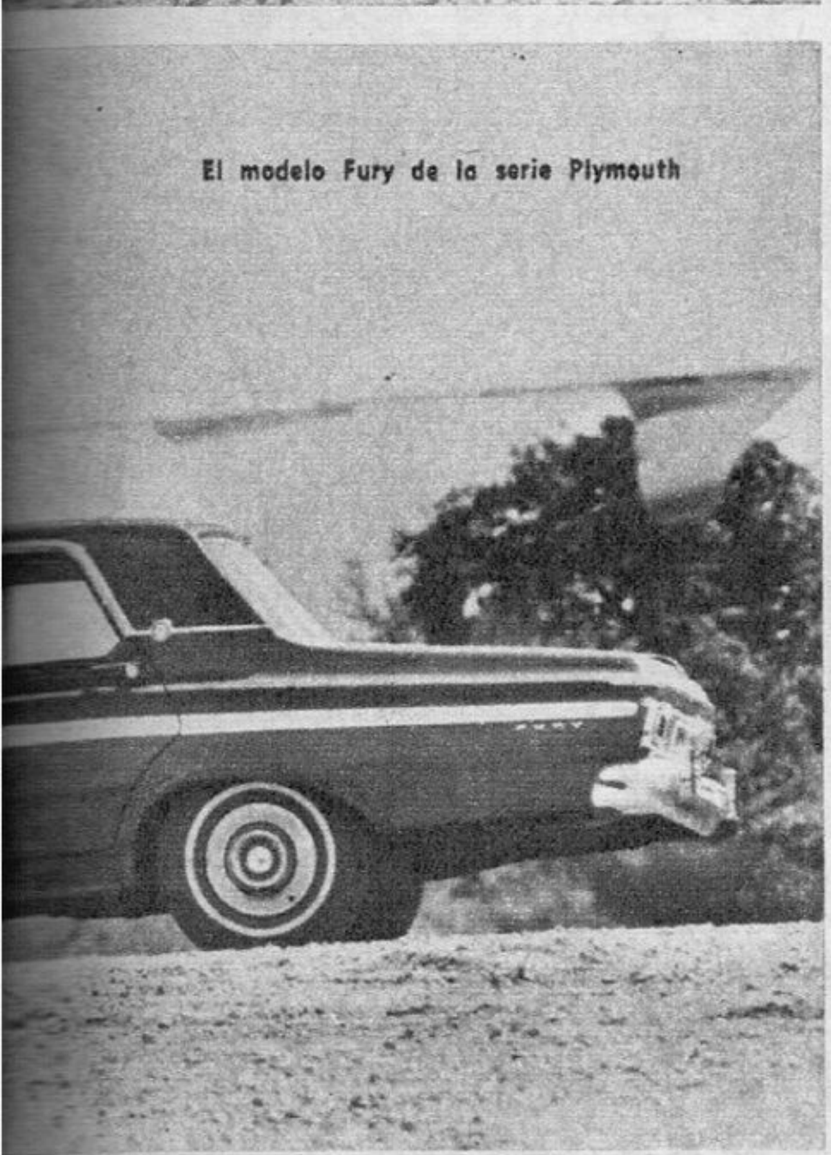
Finalmente, tenemos el Imperial. Hay dos modelos solamente, Crown y Le Baron, este último ofrecido en una sola carrocería, sedán cuatro puertas. El Crown viene en versiones dos y cuatro puertas y cupé convertible. Hay un solo motor —6,8 litros, 340 HP— y solamente la transmisión Torque Flite de tres marchas. Esto es porque en el caso de adquirir un Imperial, el comprador evidentemente no especificaría el Six, ni tampoco le interesarían versiones deportivas.

Ese es, entonces, el "line-up" de Chrysler para 1964. *

https://argentoteca.blogspot.com

Nueva trompa del Plymouth 1964

Otra vista del Plymouth '64



El modelo Fury de la serie Plymouth

Dodge 500 Polara

Convertible de la serie 880 de Dodge

https://argentoteca.blogspot.com

PUBLICIDAD ARCO S.A.

M. FULLÉS

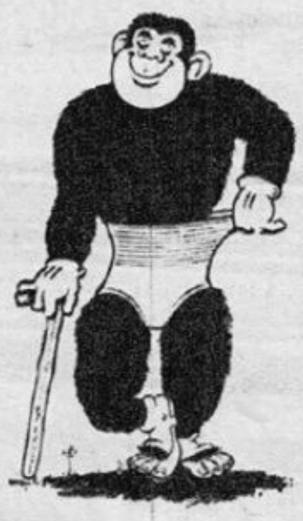
¡JUVENTUD! ¡DINAMISMO! ¡SEGURIDAD!

Usted se sentirá más joven, más dinámico, más seguro y más cómodo vistiendo todo el día y todos los días el incomparable y varonil suspensor anatómico **Clíper.**

Fácil lavado - No se plancha - Dura mucho más

Precios uniformes para toda la República marcados en cada envase

"FABRICAS LEILA" - CARRASCO 379 - TEL. 69-5076 - BUENOS AIRES



SUSPENSOR Clíper para todo uso

INDUSTRIA ARGENTINA

https://argentoteca.blogspot.com

Una pasada en plena prueba de aceleración.

ROAD-TEST

PARABRISAS

4º road-test de motos y motonetas. Hoy probamos la

SIAMBRETTA SUPER STANDARD 175 C.C.

No solo el éxito vendedor de la versión "175 TV", sino también la curiosidad despertada por la motoneta durante la prueba que realizamos, parecen augurar a la "Super Standard" el inveterado suceso que caracterizó a toda su línea predecesora.

Analíticamente, no es necesario deshuesar la necesidad del lanzamiento, porque de hecho queda depositada la inquietud industrial o comercial que lo promovió. Pero en cambio, sí resulta muy significativo que el lanzamiento se produzca en una época ilíquida, característica precisamente por la desnutrición de los volúmenes de ventas. Esa inquietud que mencionamos se confirma con la habilidad de preveer un modelo más barato, probablemente accesible a mayor número de posibilidades aún manteniendo todas las condiciones de su hermana mayor.

Todo esto quiere decir que los resultados emergentes de la seriedad técnica y fabril pueden presionar cómodamente contra las estadísticas. Y que, aparte de darle a la gente lo que la gente quiere, se lo puede dar con calidad de material bien manufacturado y no perecedero.

Todavía hay más. La robusta estructura de las empresas Siam, cree-

https://argentoteca.blogspot.com

Un flamante perfil: la nueva Siambretta Super Standard.

mos que en todos los órdenes que abarca, y por lo menos en los referentes a automotores y motonetas, respalda, a través de una razonada distribución de concesionarios, las relaciones post-venta con los usuarios y, naturalmente, la atención que requieran los vehículos.

Este razonamiento extratécnico, se formula luego de haber justificado visualmente el proceso de mecanización, distribución, venta y *service*. Desde ya, las comparaciones siempre resultan odiosas, y por otra parte nosotros no deseamos ingresar en un terreno arado fecundamente por el número contabilizado, pero luego de imponerse notoriamente al público argentino, el diagrama productor del vehículo que testeamos —creemos— ya adquirió la experiencia necesaria para intentar equipararse a las células motociclísticas más importantes.

La Siambretta Super Standard es una creación argentina en lo referente a dibujo, modificaciones con respecto a la "TV" y planificación industrial de producción. Básicamente, difiere del modelo anterior en la supresión de chapa decorativa —caso paneles laterales, guardabarros y carenado del manubrio—, ya que la geometría de dirección (a pesar de usarse otra horquilla), el motor y el planteo de los órganos componentes se mantiene tal cual.

La Super Standard no tiene velocímetro. Además se le suprimió la batería original de la "TV", y por lo tanto todos los suministros eléctricos quedaron a cargo del volante magnético alternador. De este modo quedó sin efecto la luz de posición y se vio disminuida la potencia sonora de la bocina. Hubo también un pequeño replanteo en la distribución de los órganos en la parte posterior, de tal manera que debió modificarse levemente el dibujo del tubo principal del bastidor, que ahora sostiene desde abajo las cavidades del tanque y el baulito. Otra desaparición: la llave de encendido y la traba de dirección.

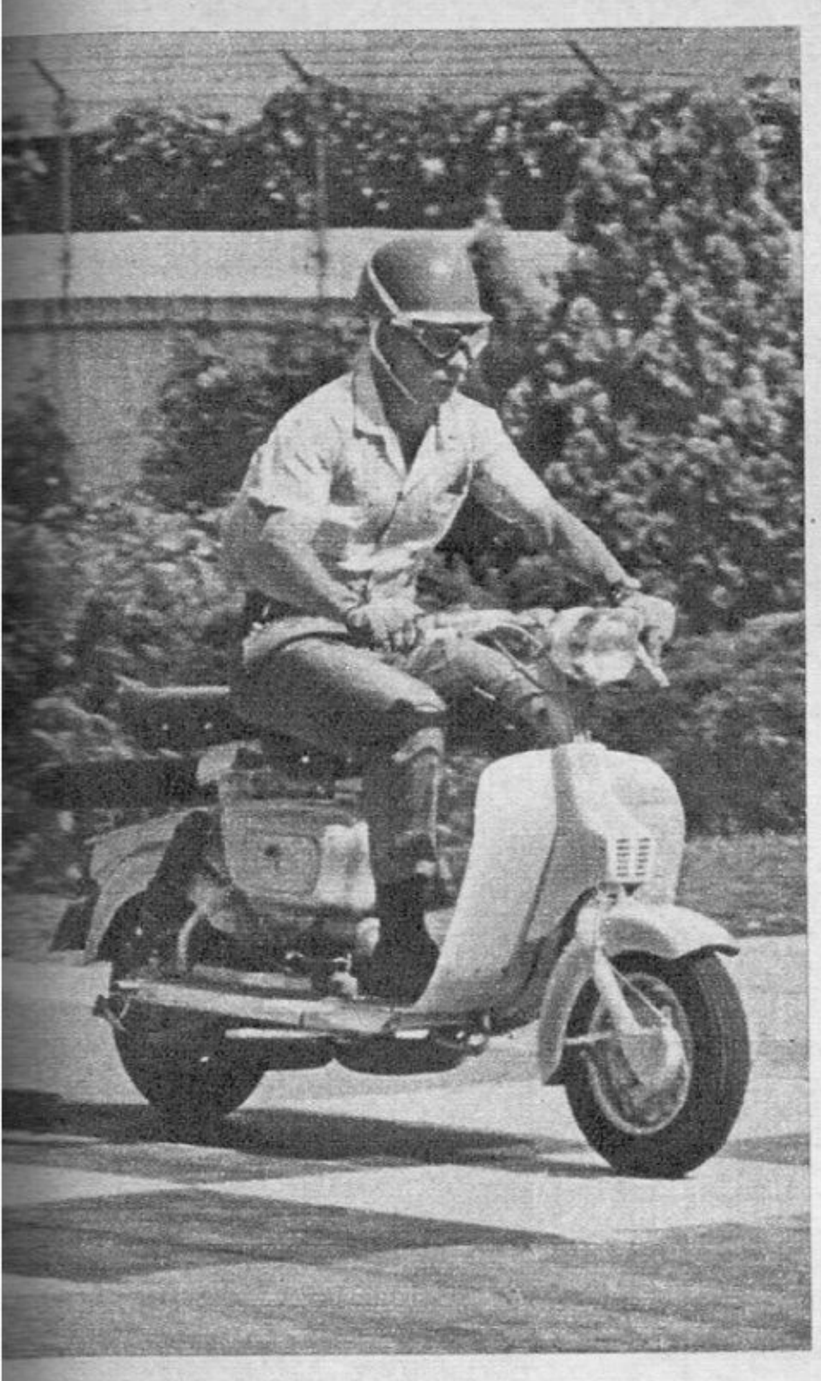
De todo lo cual se deduce que solo hubo fugas suntuarias cambiadas finalmente por casi $ 30.000 a favor del usuario.

Estéticamente no llegó a ser discutible, ya que en general fue aceptada como una linda motoneta. Esta opinión se produjo más por la originalidad de los planos que por la constancia de las líneas, a pesar de lo cual se consiguió —en general— transmitir la idea de utilitarismo que la caracteriza. Posiblemente la homogeneidad entre las partes no sea toda la deseada, pero no debemos olvidar que a la necesidad de publicar un nuevo diseño, se agrega la de no apartarse del "standard" original en la 125 c.c. cuyo éxito desde ningún punto de vista se puede discutir.

El ingreso a la máquina no ofrece incomodidades, sobre todo porque se puede efectuar de ambos lados con idénticas ventajas, ya que el caballete se opera tanto desde izquierda como de derecha. La posición de manejo es bastante funcional, pero quizá hubiéramos querido el manubrio unos centímetros más bajo para corregir un tanto la poca tensión de los brazos. El asiento individual —otra innovación— tiene también sus cosas. Anatómicamente da la impresión de ser un sostén casi perfecto, pero la duración del viaje manifiesta fatigas en los muslos del piloto. Con respecto al navegante, directamente no tiene de dónde agarrarse, y nosotros pensamos que una pequeña correa a propósito no hubiera encarecido el producto. Los pies, correctamente apoyados. Nos parece muy bien el abandono del pedalín y la predilección de la pedana, elemento que incluso permite alguna variante de la posición —sobre todo en el ángulo de las piernas— efectuada con propósito de evitar cansancios y sobrecargas.

Insistimos en que nos gustan los comandos de transmisión a la izquierda y los de aceleración y frenos a la derecha por su similitud con los del automóvil. Quizá hubiéramos querido la leva de cambios en el piso, porque en general se puede obtener de este modo un accionamiento más seguro y menos propenso a las equivocaciones. En la Siambretta, como es habitual en la marca, el comando de la caja se agrupa con el embrague y por supuesto gira todo el manillar en cada maniobra. No es que haya funcionado mal, pero para operar con seguridad es necesario un proceso de adaptación

https://argentoteca.blogspot.com



Pruebas de frenaje. Hay bloqueos, pero frena bien.

Buena maniobrabilidad. Aptitud para todo terreno.

bastante largo, sobre todo si el piloto no es irremediablemente motonetista. Cuando el pasaje de cambios es ascedente, es decir, cuando se comienza desde primera, puede prescindirse del embrague, pero no recomendamos adoptar la misma tesitura en los rebajes, porque de esa manera los discos absorberían la diferencia de velocidades rotativas y quedarían rápidamente *knock-out*.

Lo ideal es acelerar el motor y rebajar desembragando, o sea como habitualmente se recomienda para cajas sincronizadas y de ejes en contacto continuo.

Veámosla ahora en marcha: teniendo siempre en cuenta que la máquina salió "cero kilómetro" de la fábrica, por supuesto no puede juzgársela desde el primer momento, pero durante los primeros kilómetros nos dio la sensación de ser muy dura, y dura en cuanto a resistencia al desarme. Sin embargo, a tres o cuatro días de uso se registraron aflojamientos trágicos en bastantes tuercas y bulones, por lo que la Super Standard hubo de invernar una tarde en el taller.

Las relaciones internas de demultiplicación son obviamente importantes en un motor que entrega su potencia durante un margen breve de rpm. En el caso de la Siambretta, el diseño supercuadrado del motor restringe aún más la gama de regímenes útiles característico del dos tiempos, por lo que la inteligencia de selección es per-

CUADRO DE CARACTERISTICAS

MOTOR

Tipo	Monocilíndrico de dos tiempos
Refrigeración	Aire forzado (turbina)
Diámetro y carrera	62 mm. x 58 mm.
Cilindrada	175 c.c.
Compresión	7,6 : 1
Régimen y potencia máximos	8,6 HP a 6.000 rpm.
Lubricación	Por mezcla (4 %) S.A.E. 30.
Carburador	Dell'Orto MB 21 BS 7
Encendido	A volante magnético alternador
Bujía	14 mm. rosca larga. Tipo Bosch 225.240

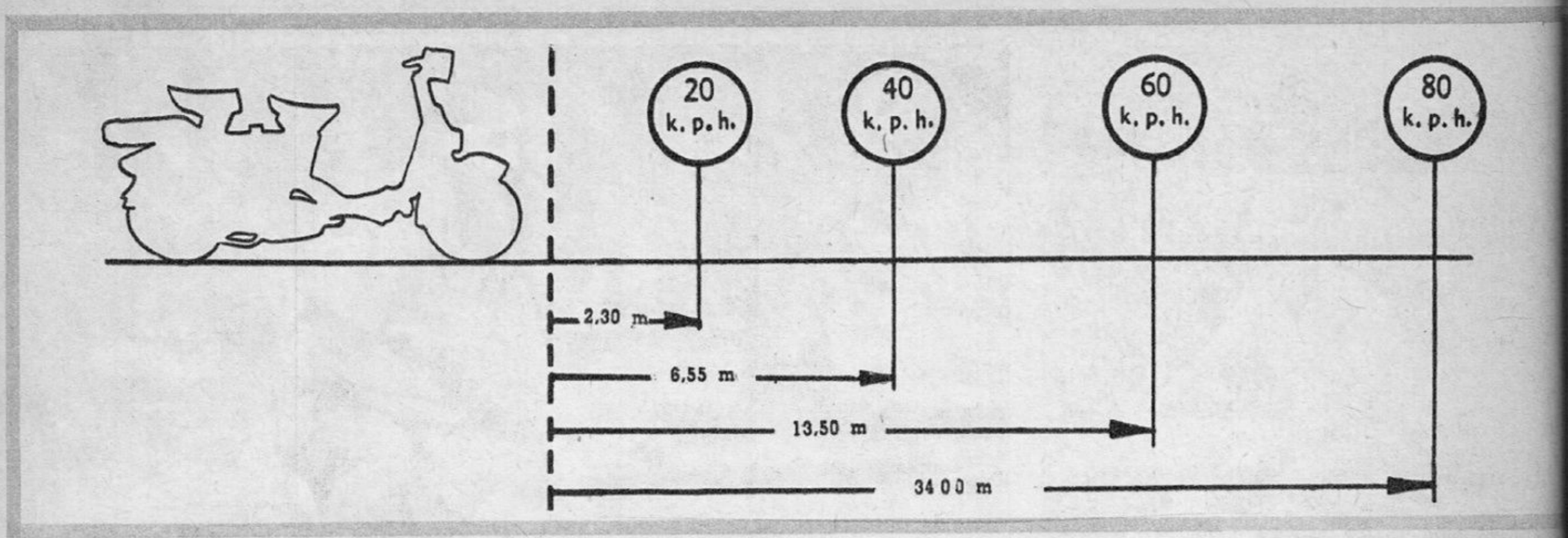
TRASMISION

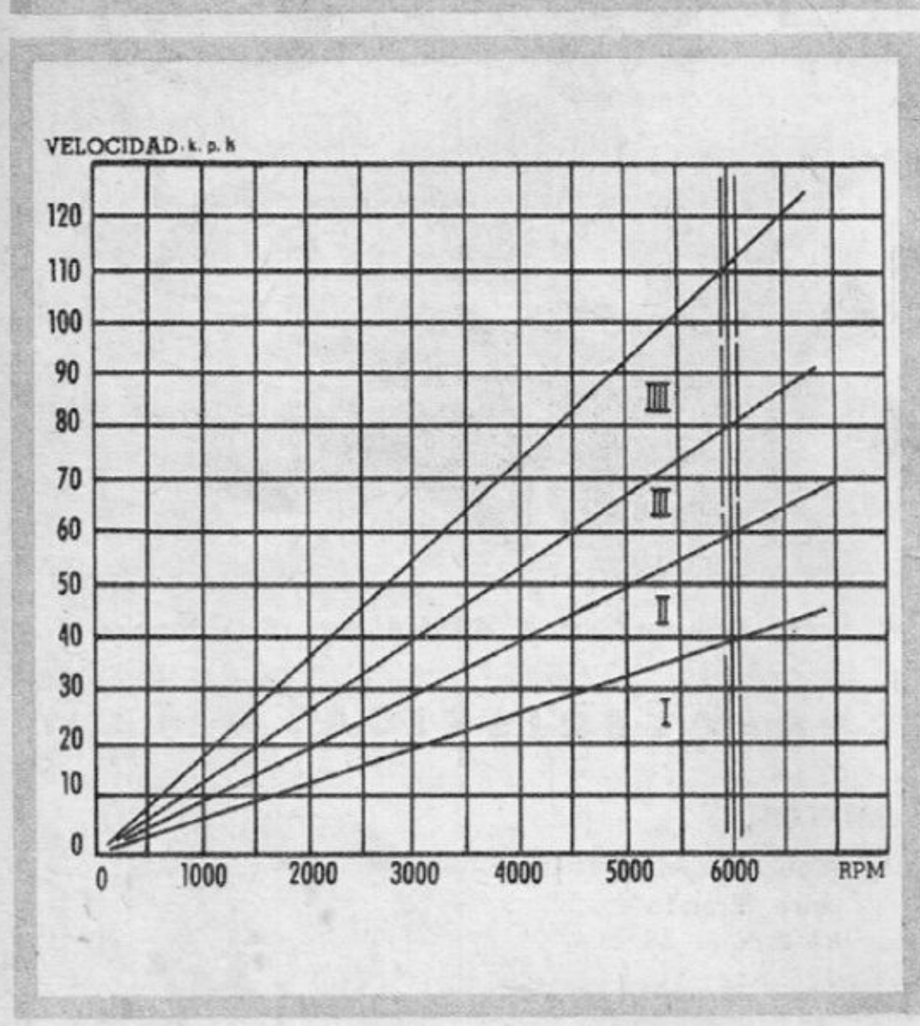
Embrague	Discos múltiples. Baño de aceite
Transmisión primaria	Cadena doble. Amortiguador de cupla
Caja de Velocidades	Cuatro marchas. Comando manual
Demultiplicaciones finales:	
Primera	12,522 : 1
Segunda	8,762 : 1
Tercera	6,304 : 1
Cuarta	4,819 : 1

SUSPENSION

Delantera	Bieletas oscilantes, con resortes helicoidales de paso variable y amortiguadores hidráulicos.
Trasera	Cárter oscilante, con resortes helicoidales de paso variable y amortiguador hidráulico de doble efecto.
Bastidor	Central, tubos de acero.
Cubierías	3,50 x 10
Capacidad del tanque	8,6 litros
Frenos	Mecánicos a zapatas de expansión Delantero: comando manual Trasero: comando a pedal
Magneto	4 polos, 27 W
Fusible	8 amperes y 6 voltios

https://argentoteca.blogspot.com





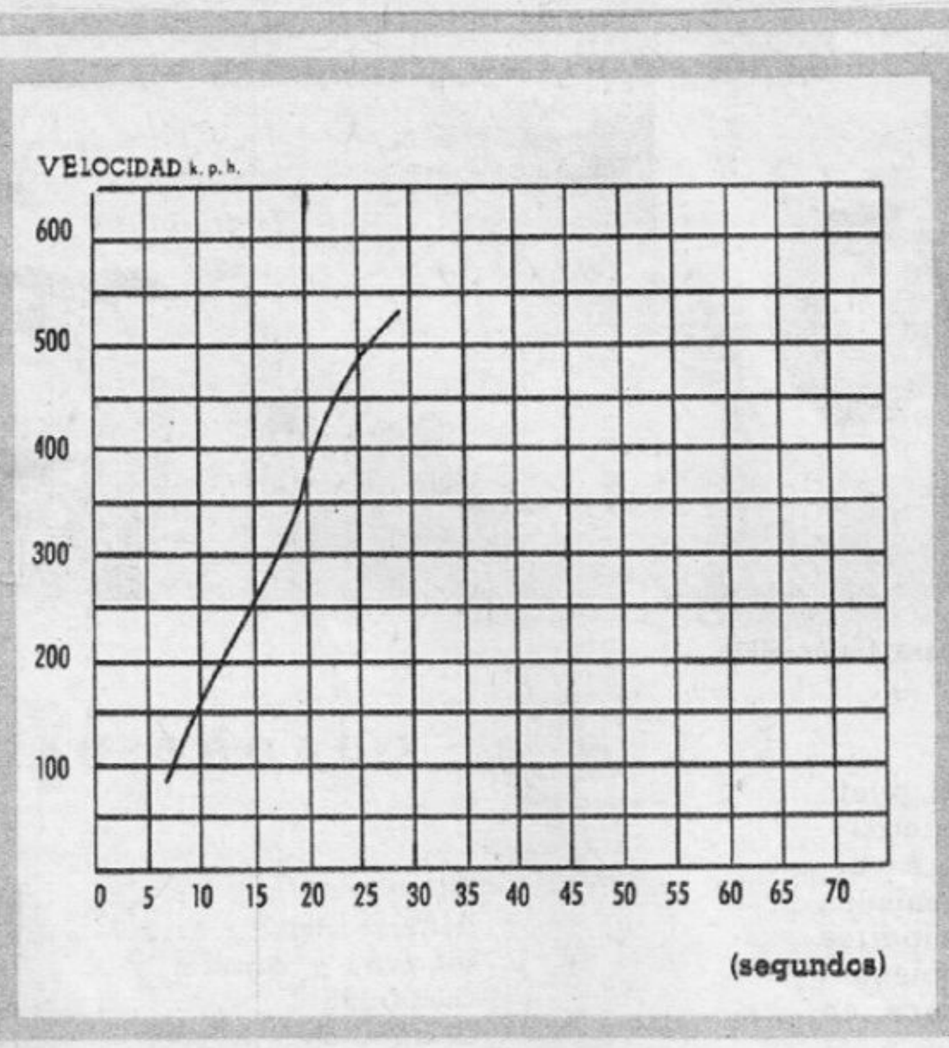
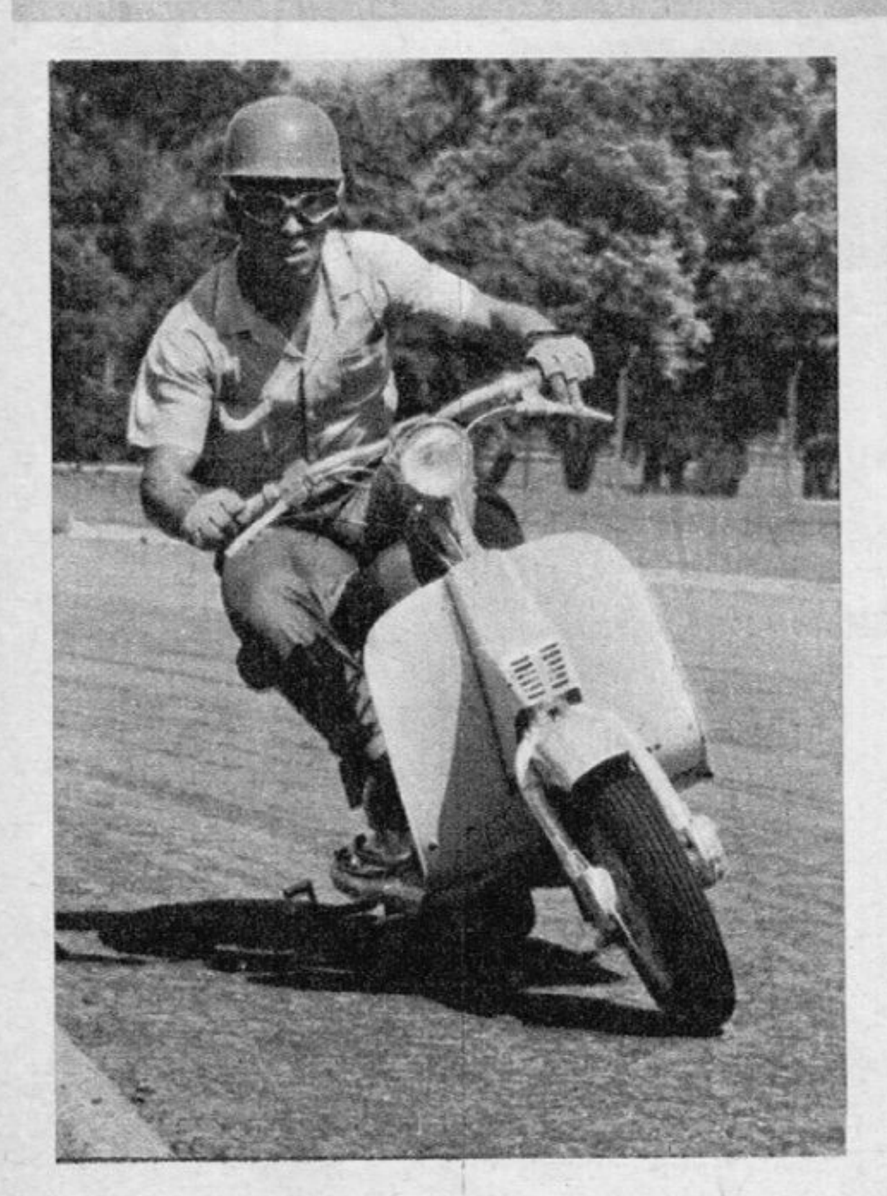


Gráfico demostrativo de las distancias de frenado.

Curva de aceleración.

Diagrama de rpm en cada velocidad, y equivalentes en kpn.

Dob'a bastante bien. El silenciador toca frecuentemente el suelo.



fectamente manifiesta, ya que hemos tratado con una caja soberbia.

No solo el "alegretto" sino también la aceleración apoyan cómodamente en cada una de las cuatro marchas. En una palabra, siempre hay un cambio para circular con las rpm necesarias, aun conectando las relaciones en orden descendente durante el frenaje. La Siambretta Super Standard es —como toda motoneta— muy delicada para frenar, sobre todo porque las ruedas chicas facilitan los bloqueos. Por lo tanto, no solo es necesario, sino también recomendable, afirmar las deceleraciones con la caja de velocidades, cuidando en este caso particularmente la prolija dosificación del freno delantero.

Satisfechos con la estabilidad. Probablemente hubiéramos aplaudido la instalación de un amortiguador algo más duro, pero comprendemos que no todo el mundo padece de apetitos deportivos. La gran queja de nuestros testers está dirigida a la trepidación del manubrio. No sabemos si ello se debe a la supresión de los amortiguadores de la rueda delantera, pero lo cierto es que no aconsejamos tripular la Super Standard a quienes usen dentaduras postizas. Sugerimos, ya sea un montaje elástico de la pieza sobre un taco de goma, o ya manillares forrados en abundante espuma de goma. Las vibraciones se transmiten a la pedana. El acompañante entra en resonancia a las 1.500 rpm. Puede utilizárselo como taquímetro, en caso de emergencia.

Finalmente, señalamos a la Siambretta como óptima para circular por tránsito intenso. Nuevo hincapié en la magnífica caja. El silenciador disminuye notablemente el ángulo de inclinación de la máquina hacia la derecha. La posibilidad de raspar en el suelo es bastante eventual, pero no estaría nada desacertada la idea de levantarlo cinco centímetros. En ruta, el crucero se efectúa a 70-75 kph. Referimos al lector a los comentarios precedentes para analizar las cualidades de aceleración y frenaje y formulamos dos nuevas quejas: muy poca reserva en el tanque de combustible y escasa luz para circular a más de 50 kph. Suponemos que los técnicos de la fábrica eliminarán estos inconvenientes.

Por lo demás, quedamos bastante satisfechos de la experiencia. Stop. *

https://argentoteca.blogspot.com

DATOS TECNICOS

MOTOR: Monocilíndrico dos tiempos, refrigerado por turbina, 62 x 58 mm., 175 c.c., 8,8 HP a 6000 rpm., con compresión 7,6 : 1. Carburador Dell'Orto MB 21-BS 7. Lubricación por mezcla en el lubricante (SAE 30 al 4 %). Encendido a volante magnético alternador. Además, luces de posición y bocina, atendidas por batería de 6 v. y 8 a.h. Caja de cuatro velocidades comando manual. Relaciones finales: 1º, 12,522; 2º, 8,762:1; 3º, 6,304:1 y 4º, 4,819:1. Ruedas 3.50 x 10 adelante y atrás. Suspensión delantera a bieletas oscilantes, resortes helicoidales y amortiguadores. Trasera: cárter oscilante y amortiguador de doble efecto con resortes de paso variable. Frenos mecánicos. Delantero, comando manual; trasero, comando a pedal.

CONSUMO DE COMBUSTIBLE

En ruta, a 80 kph.: 3,5 litros cada 100 kms.
En ruta, a 60 kph.: 3 litros cada 100 kms.
Marcha uniforme a 40 kph.: 2,5 litros c/100 kms.
En ciudad: 3,4 litros cada 100 kms.

ACELERACION

0 a 100 metros	7" 2/5
0 a 200 metros	12" 4/5
0 a 300 metros	17" 3/5
0 a 400 metros	21"
0 a 500 metros	26" 1/5

...recorriendo los 5 metros finales a 100 kph.

DRAG TOTAL A 80 Km. POR HORA

170 kg/ton., medidas con el acelerómetro Tapley.

EMPUJE TOTAL EN CADA MARCHA

2ª	135 kg/ton.
3ª	108 kg/ton.
4ª	96 kg/ton.

VELOCIDAD MAXIMA EN CADA MARCHA

1ª	40 kph.
2ª	50 kph.
3ª	70 kph.

VELOCIDAD MAXIMA

104 k.p.h. con piloto apilado, promedio de varias corridas en sentidos opuestos.

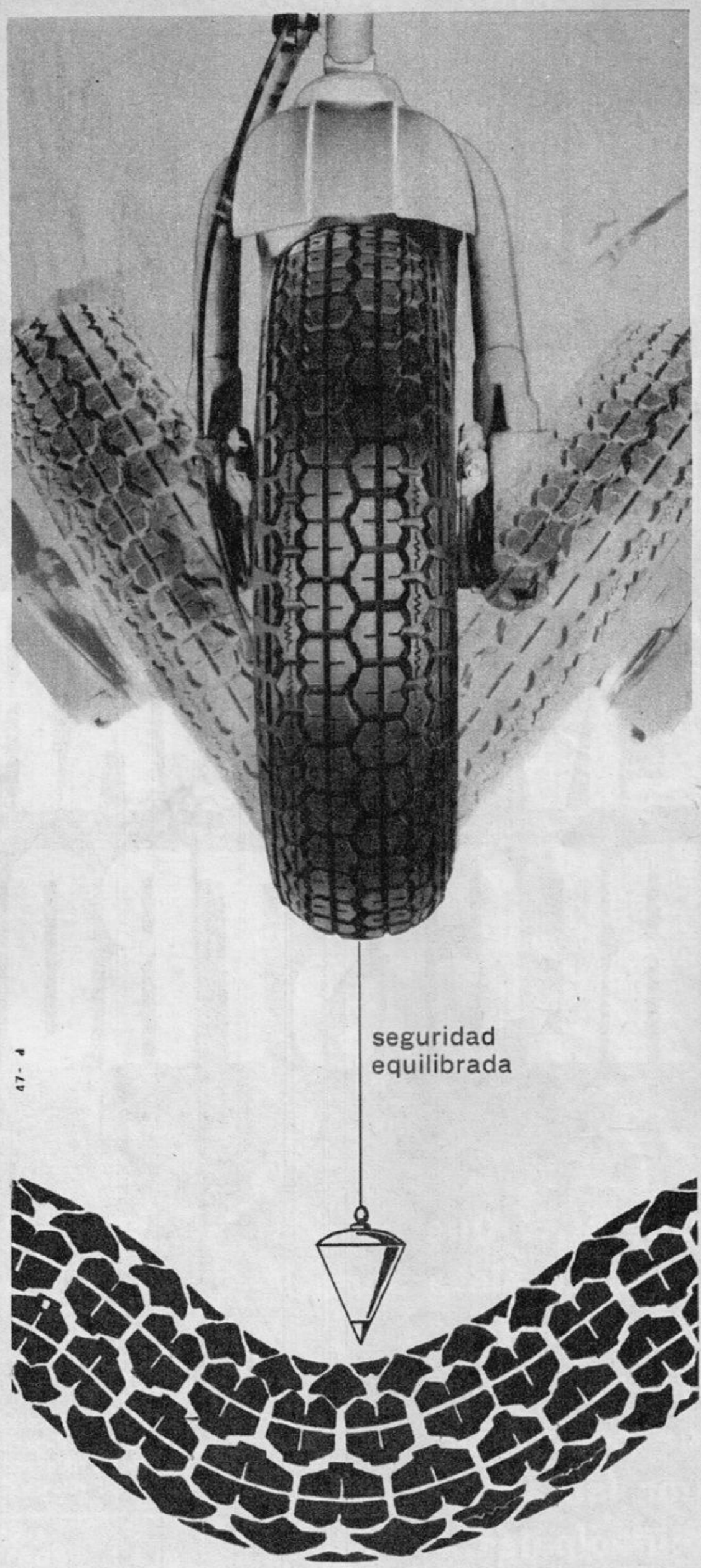
DISTANCIAS DE FRENADO

(con los dos frenos)

20 kph a 0: 2,30 metros
40 kph a 0: 6,55 metros
60 kph a 0: 13,50 metros
80 kph a 0: 34 metros

DRAMATIS PERSONAE

Este test fue realizado por el personal técnico de PARABRISAS, señores Ronald Hansen, Emilio del Valle (n), Guillermo Mártire y Carlos Marcelo Thiery. En las pruebas de aceleración y frenaje del Autódromo Municipal, piloteó el Sr. Carlos Marcelo Thiery, de PARABRISAS.



47- 4

Frenar... correr... correr... frenar! El problema suyo reside en la estabilidad y la seguridad. Sólo el neumático PIRELLI para motoneta ofrece en la banda de rodamiento el dibujo antideslizante equilibrado, a prueba de patinadas. Su extraordinario rendimiento kilométrico brinda una economía real para todo usuario.

NEUMATICO PARA MOTONETA

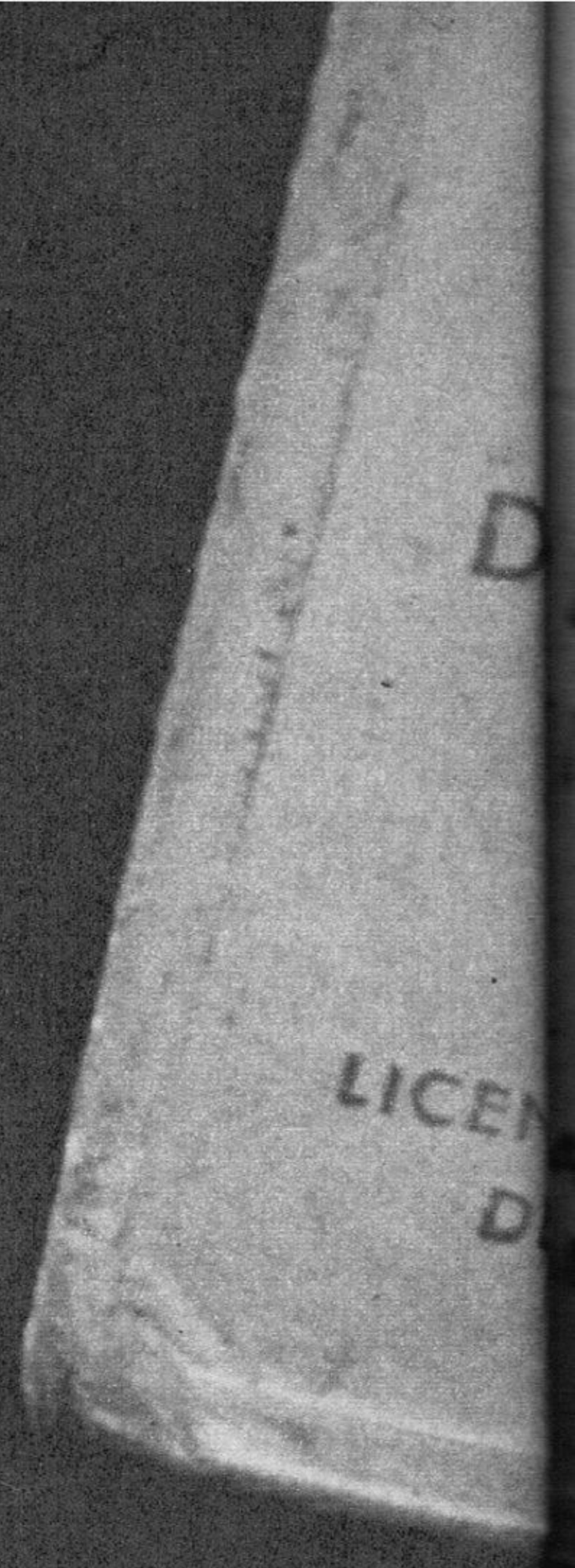
PIRELLI

393 ES MAS NEUMATICO

PARABRISAS ⊙ 81

https://argentoteca.blogspot.com

PORQUE NO DEBE ENTREGAR SU REGISTRO



Que sí... Que no... Durante siete años el secuestro del registro de conductor, por las autoridades municipales, fue motivo de polémicas y expedientes. Hoy está resuelto. Pero eso no es todo.

Supongamos que usted, por distracción, no advierta la luz roja del semáforo, o bien, después de haber leído en PARABRISAS las alternativas del último Gran Premio de Montecarlo, recuerde a Jim Clark o a Phil Hill, apretando el acelerador lo suficiente como para que dos inspectores municipales lo paren y le exijan la entrega de su registro de conductor.

¿Pueden hacerlo?, y usted, ¿debe entregarlo? ¿O tiene derecho a resistirse, invocando lo que podríamos denominar "derechos del volante porteño"?...

UNA LARGA CONTROVERSIA

Una larga y, a veces, violenta controversia, se ha planteado en torno de la legalidad de este procedimiento.

La polémica tiene una fecha inicial: 10 de agosto de 1956, día en que la Corte Suprema de Justicia dio a publicidad un ya famoso fallo provocado por la demanda presentada ante los tribunales por un infractor, a quien le habían secuestrado su registro en medio de una nube de protestas.

Denegada la demanda en primera y segunda instancia, el actor (que también era abogado y, por lo tanto, conocedor de los derechos y obligaciones del volante) presentó un recurso extraordinario al alto tribunal que decidió: "El artículo 24 del Código Municipal de Faltas que autoriza el retiro de la licencia para conducir, en el instante en que se comprueba una infracción, ha sido derogado al entrar en vigencia el texto del Reglamento General de Tránsito que señala en términos clarísimos: «La licencia de conductor es un documento habilitante de propiedad de su titular, del que no puede ser despojado ni dispuesto su secuestro, como medio para asegurar el pago de una multa a la que su dueño se haga pasible, si no media resolución expresa de autoridad judicial competente»."

Para fundar esta tesis, sostuvo la Corte, con el voto unánime de sus miembros: "El artículo 36, inc. f) de la ley de Tránsito no se limita a prohibir el secuestro de la licencia, cuando con dicha retención se persigue el cobro de la multa impuesta. Su alcance es más general, ya que se la considera documento habilitante de propiedad de su titular, razón por la cual no puede ser objeto de despojo."

De esta manera resulta justificado "el argumento de que no se concilia la norma mencionada con el artículo 24 del Código Municipal de Faltas, en cuanto este último

https://argentoteca.blogspot.com

por ARTURO PELLET

autoriza el retiro de la licencia antes de existir condena". Porque si no estaríamos frente a la paradoja "de que no se podría privar de su licencia al infractor condenado (a quien el juez se la devuelve en el momento de sancionarlo con una multa), pero estaría permitido retirársela al indagado, que es tan solo un presunto infractor".

Y, más adelante, añade este otro argumento para nuestro análisis: "La razón sostenida de que el secuestro de la credencial tiene por finalidad lograr la comparencia del infractor al juicio, no resulta justificada, vistos los medios directos de que dispone la Justicia para asegurar el trámite respectivo y el cumplimiento de sus decisiones".

CONCLUSIONES EN LA MITAD DE LA NOTA

El fallo nos lleva, como de la mano, a dos conclusiones, que ayudan a fijar el "Status" automovilístico:

1º) No se puede retirar el registro, por ser ésta una medida arbitraria e inconstitucional.

Ésto es la mejor doctrina, ya que nunca una norma dictada por el Congreso en su carácter de legislatura local de la Capital Federal (como es el caso del Código Municipal de faltas, que solo st aplica en el territorio de nuestro ciudad), puede contradecir los artículos de una ley que tiene alcance nacional y se aplica en todos los caminos y calles de la República.

2º) El registro es propiedad intransferible del conductor, y tan inviolable como nuestro domicilio o los bienes de la familia.

LOS AÑOS QUE SIGUIERON

Pero los inspectores de tránsito no estaban convencidos como los jueces de las bondades del fallo. Y continuaron retirando los carnets y reemplazándolos por una boleta (acta) que habilitaba para conducir durante siete días, o hasta que uno se presentaba al tribunal a recibir el clásico tirón de orejas o pagar una multa de 500 pesos.

Era inevitable, entonces, que volviera a plantearse en el Palacio de Justicia la inconstitucionalidad del procedimiento.

Esta vez, el demandante fue el padre de una joven automovilista, a quien un agente municipal, no identificado, le había secuestrado el registro por guiar a gran velocidad.

La Cámara de Apelaciones en lo Criminal y Correccional resolvió en esta oportunidad que "el carácter local del decreto 6559/58 (que reformó el Código de Faltas), no puede derogar el Reglamento de Tránsito, ya que esta última norma es una disposición legal jurídicamente superior y conforme con lo preceptuado por el art. 31 de la Constitución, integra la legislación suprema de la nación, cuyas cláusulas no pueden ser desconocidas o desvirtuadas por leyes locales".

Quedaba así refirmada, tres años después, la tesis de la Corte.

OTRA RESPUESTA PARA EL LECTOR

Poco después surgió un nuevo problema: ¿Podría retirarse el registro a los culpables de un accidente? La Cámara de Apelaciones resolvió que "no existiendo prescripción legal que autorice la inhabilitación preventiva del conductor de un automóvil acusado de homicidio por imprudencia, corresponde la devolución del registro a su titular, siempre que no medie sentencia firme condenatoria". O sea: nadie puede privar de su registro a

https://argentoteca.blogspot.com

IKA
CONCESIONARIO

BOSCH MOTORS

Pone a su disposición

50.000

distintos tipos de

REPUESTOS LEGITIMOS

para toda la línea

IKA

- EL MAS AMPLIO STOCK DE PLAZA!
- LOS MEJORES PRECIOS!
- LA MAS AMPLIA VARIEDAD EN ACCESORIOS!
- NUESTRA VENTAJOSA OFERTA SEMANAL!

Una experiencia que vende... y ***respalda*** *lo que vende!*

DORREGO 715
T. E. 55-1141 al 47.

PORQUE NO DEBE ENTREGAR SU REGISTRO

un conductor después de un accidente, a menos que así lo ordene el juez que instruye la causa.

VAYAMOS AL OTRO CAMPO

Hasta aquí hemos seguido con velocidad regular, y sin cargar mucha nafta, la doctrina de los jueces nacionales. Pero ¿qué pasa en los tribunales municipales?, y lo que es más importante: ¿Qué piensan jueces y funcionarios?

En los últimos meses, los inspectores se han abstenido de retirar los registros, por mandato expreso de un decreto cuyo inspirador fue el ex secretario de Abastecimientos y Policía, doctor Félix Lafiandra (h), quien, personalmente, estaba convencido de la inconstitucionalidad de la medida.

Actualmente, las autoridades municipales, empeñadas en una campaña para lograr mayor respeto a las ordenanzas de tránsito ("operativo tranquilidad"), realizan gestiones para que se autorice nuevamente el retiro de los registros.

Dentro de esta posición, la doctora Raquel Ayala de Consentino, jueza de faltas, nos dijo con una amplia sonrisa: "Tendría que haber una mayor responsabilidad por parte de los conductores y un sistema de policía más eficaz. Con esta prohibición temporaria, los expedientes se acumulan y los procesados no concurren como antes al tribunal. Hoy, apenas si viene el 20 % de los automovilistas que atendíamos en las audiencias del año anterior. Hay que citarlos reiteradamente, con el consiguiente entorpecimiento en las tareas del juzgado".

Es evidente que el debate se reabre sobre el tema de la entrega del registro de conductor. En esencia, la cuestión puede esquematizarse así:

El retiro del registro es inconstitucional; constituye un abuso de autoridad. Los automovilistas deben unir sus esfuerzos para que la tesis legal vigente siga en vigor.

Pero las partes interesadas, a su vez, deberían contemplar la posibilidad de facilitar soluciones de interés común. En primer término, la mejor contribución de los automovilistas sería la de un comportamiento correcto que disminuyera las infracciones. A su vez, cometidas éstas, no demorar improcedentemente el procedimiento, planteando su descargo o pagando lo que corresponda.

La autoridad, a su vez, debería ajustar a razón y previsión sus disposiciones, haciéndolas justicieras y sensatas y difundiendo su conocimiento adecuadamente. Debería, también, tener una apreciación ágil y comprensiva de las infracciones, para que la sensación de rigurosa equidad desarme la oposición que encrespa a los que se consideran injustamente perseguidos. Finalmente, y dadas las cosas como están, no insistir en renovar la práctica del retiro del registro. Tiene que haber otro medio para compulsar a los infractores. Y, como colofón, pensar en un sistema más rápido para el cobro de multas, con certificado de libre deuda si fuera necesario, a través del Banco Municipal, para evitar los engorrosos y desalentadores trámites en el tribunal de faltas. Ese certificado de libre deuda podría ser indispensable para trámites administrativos o renovación del registro.

Sea como fuere, lo cierto es que por ahora y hasta nuevo aviso, los "zorros grises" no pueden secuestrar el registro de conductor. ✻

https://argentoteca.blogspot.com

giran al compás de nuestro tiempo...

DISCOS FONORAMA

LONG PLAY DE 14 MINUTOS DE DURACION

SENSACIONAL! CARLOS GARDEL ETERNO

Primer volumen de una extraordinaria colección, conteniendo TODAS sus grabaciones!

En este volumen: "Palomita Blanca" - "Mi Noche Triste" - "Madre hay una sola" y "Buenos Aires"

Dirección artistica y textos: Francisco García Jiménez.

"ALICIA EN EL PAIS DE LAS MARAVILLAS" y "ALADINO Y LA LAMPARA MARAVILLOSA".

Dos hermosos cuentos ya pertenecientes a la literatura universal, en la interpretación de R. Aulés y "El Teatro de los Niños".

FESTIVAL FOLKLORICO ARGENTINO

Zona Cuyo

Seis canciones interpretadas por los conjuntos "Los Mandingas" y "Los Ponce".

en venta en quioscos de diarios y revistas a $80.- c/u.

COMPRELOS - ESCUCHELOS - COLECCIONELOS!

https://argentoteca.blogspot.com

DEPORTES

GRAN PREMIO DE LA VENDIMIA

MENDOZA 15-3-64

MECANICA NACIONAL FORMULA 1

MENDOZA. (Enviado especial de PARABRISAS.) — El recuento cronológico de ediciones le otorga al Gran Premio de la Vendimia derecho a convertirse en prueba tradicional de nuestro automovilismo. Prácticamente, cuanta figura de relieve pasó por las cuatro ruedas nacionales tiene registrado su ingreso entre los interesados en vencer en la prueba mendocina, y así es como Fangio, González, Marimón —ganador de la primera edición oficial—, Pian, Iglesias y tantos otros, figuran en las tablas de inscriptos depositadas en el Automóvil Club de Mendoza.

La versión 1964 del "Vendimia" nos permitió pulsar la diástole y la sístole de una región que automovilísticamente no es proficua, sino en las figuras que produce. A excepción eventual del Gran Premio — o de los Grandes Premios — las carreras cuyanas no trascienden mayormente. Sin embargo, luego de haber visto el Vendimia 1964, resolvimos que el problema es de *cantidad* y no de *calidad*, puesto que, organizativamente, las estructuras son sólidas, financieramente, las arcas exudan solvencia, y deportivamente, tanto el metal como las voluntades manifiestan concretas aptitudes. (Revisar los casos Pena, Gulle, Sanmartino, Gimeno, Castellani, Copello.)

Nasif Stéfano ganó su serie "eliminatoria" y la final, confirmando su título de campeón argentino, título que teóricamente lo habilita como el pistero más hábil de la República. Montalenti y Campetelli —sus concurrentes— contribuyeron a la victoria en la medida de su reconocida inquietud de "tuners", mejorando la tenida del Chevrolet con la instalación de un "swing axle" en el tren delantero. (Ya había corrido así en Villa Carlos Paz, primera carrera de la temporada.) Estamos —los argentinos — desacostumbrados a la experimentación de geometrías y chasis. O quizá los ensayos de formas están sumergidos en la preocupación de lograr mayores potencias motrices. A nuestro juicio, la modificación dio resultados prácticos. Hubo tenida mejorada. Y —aparte— cronográficamente, Stéfano realizó tiempos inferiores a los conseguidos por Alberto R. Larreta sobre el Chevrolet que ahora es de Gschwind, cuando lo impulsaba un brioso Corvette durante la vigencia de la vieja fórmula de "Fuerza Libre". Ha comenzado entonces —al menos para la M. N.— la hora de lucrar con la tenida. El precedente queda establecido.

Segundo fue Gimeno ("Me ganó un campeón"), mendocino y hombre de potencia controlada, luego de puntear fugazmente y de establecer con Requejo un mano a mano breve y dinámico, y tercero Sanmartino, para delicia del público local, quien, por su parte, y a pesar de todos los "coladeros oficiales", dejó en boleterías más de un millón.

Cipollatti tampoco en esta oportunidad brilló por sus dotes de conducción, lo cual no quita ni agrega a sus dotes de caballero, pero que asimismo no aporta trascendencia a sus giros sobre la pista. Labor discreta.

Colocamos en el común denominador a Destéfano (Carlos), a Gschwind, a Di Santo y a Loeffel, aunque a este último se le puedan criticar algunas vehemencias peligrosas. La gran ausencia: Natalio Cataudella.

Hubo una intercalación de Turismo Carretera Fórmula "A", que es decir algo así como potencia liberada, pero, esta vez, reservada a volantes cuyanos y chilenos. Venció, sin dejar lugar a dudas, la empanada de Pena, regulando el tren y sin marcar tiempos. La conducción, de todas maneras, fue atildada y razonable. Al parecer, había un planteo de-

Figura repetida en M. N. F. 1 y T. Mejorado: Nasif Stéfano, ganador.

A Copello, después de leer PARABRIS

https://argentoteca.blogspot.com

portivo con Gulle (refrendado en la tribuna por las respectivas barras) que desapareció desde que, en la prueba clasificatoria, Pena lo superó ampliamente. Gulle se retrasó espectacularmente en la largada. Copello fue cuarto al mando de un Gordini tras los nombrados y el chileno Jara —todas empanadas—. No sólo superó a Castellani, sino también a varios T. C. El mérito es puramente humano, por lo cual es una verdadera lástima que el jefe de la división competencias de IKA le vuelva incomprensiblemente la espalda al mendocino ("jamás me dieron una tuerca") y ensaye insistentemente en el equipo con gente — Gradassi aparte —, a quien el medio automovilístico le abunda. Además, Copello fue quien ganó oficialmente en nuestro país por primera vez sobre Gordini (1). ¿O no? Pero la gente no conoce la cara de Copello. Quizá ésa sea una explicación.

Mendoza nos devolvió colmados de buenas impresiones. La buena atención —aunque no hace a la crónica— de los organizadores, se puso también —sorprendentemente— de manifiesto en el medio policial, en el público, en los pilotos... Las carreras de M. N. dan gusto. Agradecemos a los colaboradores de PARABRISAS, señores Luis A. Echavarrieta y Fernando Melli, la cordial cesión de las fotografías que ilustran esta nota.

(1) *Y recalcamos, Gordini liso y llano, con preparación Anexo J., no Renault 1093.*

le dio mucho sueño.

ENCONTRAR LA MANIJA

La tesitura de elegir un triángulo y organizar una carrera de T. C. va a dar sus frutos dentro de muy poco tiempo: salvo impedimentos climáticos, cada ciudad podrá enorgullecerse de ser sitio donde se consiguieron 200 kph de promedio. Así es como, cuando se escribe esto, Dante Emiliozzi comparte con Marcos Ciani la cabeza del Campeonato Argentino, capitalizando 18 unidades cada uno.

Por razones de espacio, PARABRISAS resume sus conclusiones de tres carreras (Necochea, Rufino, Pergamino) en un breve comentario, referido, más que al resultado, a la conclusión emergente del mismo. Evidentemente, el éxito actual de un auto ganador reside en el hallazgo de materiales para la construcción de organismos mecánicos con movimiento alternativo, de modo que no solo resistan las exigencias de cada prueba, sino que también soporten la frecuencia de utilizaciones impuestas por el calendario. A juicio nuestro, una carrera cada 7 días, si bien conforma la solicitud de cada club, restringe el número de inscriptos, reduce notablemente la posibilidad de sumar puntos, disminuye el margen de seguridad a quienes no disponen de dos o más motores, y finalmente, resiente la función espectacular de la categoría.

Pensamos nosotros que de esta manera se está muy lejos de equiparar las chances de cada competidor, entre otras cosas, y que la conducta ideal sería determinar un número razonable de pruebas por año —podrían ser 10— con puntaje para el Campeonato Argentino. Se supone —además— que en la cifra se incluiría un esquema topográfico que iguale posibilidades conductivas, esto es fijar —por ejemplo— tres carreras en montaña, tres en tramos veloces, tres en circuitos tipo parque o autódromo, y el Gran Premio. De este modo, aparte de no obligar a la participación abusiva, y por lo tanto costosa, se conseguirá evitar que los integrantes de la monarquía ganadora elijan las carreras, industrialicen o profesiona-

El Dodge de Marcos Ciani, "record breaker" en Necochea.

Dante Emiliozzi, otra vez ganador de la Vuelta de Pergamino.

Oscar Cabalén fue meritorio 3º en Pergamino.

https://argentoteca.blogspot.com

licen sus primeros puestos y ganen las competencias acelerando y frenando una vez cada 100 km.

Sobre la utilidad de las carreras de automóviles, se habló mucho y se seguirá hablando con toda seguridad. Hay quienes las detractan y también quienes defendemos su realización razonada. Y aun cuando nuestro principal argumento, o por lo menos el más sólido y exitoso (utilidad de experimentación aplicable a modelos de serie), se desvirtúa en el T.C., aceptamos las ponencias de sus practicantes activos y pasivos en cuanto a tradicionalismo y todo eso. Incluso le acreditamos el mérito de ser indiscutiblemente popular. Pero nos oponemos a la utilización desmedida de rutas y caminos nacionales con el único objeto de conseguir altos promedios.

Capilla del Monte fue escenario para que el Alfa Romeo Giulia fantasma de Nasif Stéfano ganara sin apuro (aunque estableciendo un récord).

El trayecto cordobés dio heterogeneidad topográfica suficiente como para que las suspensiones — y especialmente amortiguaciones—sufrieran su calvario particular. Sin duda, el que más podría aseverar al respecto es Heriberto Bohen, a quien un amortiguador delantero de su Fiat 1500 se le convirtió en proyectil teledirigido, haciendo gala de poco oportunismo.

Stéfano, Bonanno y Gradassi se llevaron las palmas de una carrera que se caracterizó por el poco quórum de espectadores, seguramente debido a que el tucumano sobre el Giulia era número puesto. Así fue.

Arriba: Carlos Pairetti va tomando un viraje en la Vuelta de Pergamino, donde fue 2º.

Izquierda: El Alfa Romeo Giulia 1600 del "campionissimo" Nasif Stéfano vadea un arroyo en Capilla del Monte, donde ganó estableciendo récord.

Abajo: Nuevamente Carlos Pairetti, y nuevamente segundo, esta vez en la Vuelta de Rufino.

NOTICIAS SUELTAS

• I.A.F.A., bajo licencia Peugeot S.A., auspiciará el 12 de julio próximo el Gran Premio de la Montaña, a disputarse en la provincia de Córdoba y que está organizado por el Club Atlético Carlos Paz.

Este año la prueba estará destinada a coches de producción nacional, y se descuenta desde ya la intervención de los más destacados pilotos del momento.

El Gran Premio de la Montaña se disputará en el trayecto serrano comprendido entre Villa Carlos Paz y Mina Clavero (ida y vuelta) sobre un total aproximado de 204 kilómetros.

• La Asociación Tucumana Automóviles Standard hará disputar los días 23, 24 y 25 de mayo una importante carrera de ruta: el "Primer Gran Premio Vuelta del Noroeste".

Esta prueba de gran aliento abarcará cinco provincias en su recorrido, Jujuy, Salta, Catamarca, Santiago del Estero y Tucumán.

La largada se efectuará en San Miguel de Tucumán, llegando la primera etapa hasta la ciudad de Salta; la segunda etapa se extiende entre esta ciudad y Catamarca, y la tercera y última etapa cierra el circuito entre Catamarca y Tucumán.

Sin lugar a dudas, esta carrera sentará precedente, y por las características del recorrido tiene méritos suficientes como para constituirse en una de las "clásicas" ruteras argentinas. Allí estaremos.

• Ha renovado parcialmente sus autoridades el Automóvil Midget Club Sunchales. La nueva comisión directiva está formada por:

Presidente honorario, Dr. Virgilio Márquez; presidente, Sr. Roberto Collino; vicepresidente, Dr. Héctor Madoery; secretario, Sr. Hildo Gianre; prosecretario, Sr. Eladio Balangero.

Para el 7 de junio próximo se disputará el "IX Cer-

https://argentoteca.blogspot.com

MAS POTENCIA
MAS AUDIENCIA
MAS PENETRACION
PUBLICITARIA

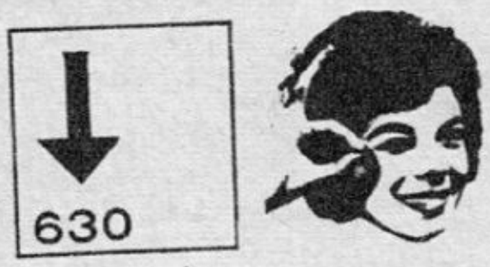
A toda la república durante las 24 horas...

...**RADIO RIVADAVIA** constituye para su necesidad de comprar o vender, el buen consejo para un mercado "despierto"! Primera en DEPORTES, INFORMATIVOS, POLITICA e INTERES GENERAL **RADIO RIVADAVIA** es un centro generador de actividad tanto en el día como en la noche!

CON EL RECIENTE APORTE DE NUEVOS Y ULTRAMODERNOS EQUIPOS, **RADIO RIVADAVIA** QUINTUPLICA SU POTENCIA para dar mayor efectividad a su mensaje.

RADIO Rivadavia

AL SERVICIO DE LA VERDAD



...y aquí en el 630 está RADIO RIVADAVIA

https://argentoteca.blogspot.com

tamen Automovilístico Sunchales" con carreras de M. N. fórmulas 1 y 2, para cuyo mejor logro se está trabajando activamente.

• Para el 31 de mayo, el Club Social Argentino de Arrecifes tiene programada la tradicional carrera Vuelta de Arrecifes, que en esta oportunidad se realizará por sexta vez.

La competencia se llevará a cabo sobre un recorrido prácticamente similar al utilizado en años anteriores, con la única modificación consistente en la no inclusión del tramo de camino que pasa por el barrio obrero de Arrecifes.

• El East African Safari, que recientemente acaba de finalizar, ha hecho honor a su apelativo de "the toughest of them all" (la más ardua de todas). Este año, más que nunca, todos los participantes estuvieron de acuerdo en ello, pues las lluvias dejaron a los primitivos caminos africanos en estado más que primitivo, intransitables, prácticamente.

El Rally se largó desde Nairobi, iniciando el recorrido de 5.000 km 94 competidores, de los cuales solo 21 finalizaron la prueba.

La industria inglesa nuevamente se llevó las palmas, esta vez por intermedio de un Ford Cortina GT piloteado por Peter Hughes y Bill Young, que se adjudicó la sensacional victoria con 63 puntos en contra; otro Cortina GT en manos de Mike Armstrong y Chris Bates ocupó la tercera posición con 78 puntos; quintos fueron Preston y Syder con un Ford Zodiac MK III.

Si bien el suceso de la casa de Dagenham fue resonante, no menos exitosa fue la intervención de los suecos. Una vez más, los SAAB estuvieron a punto de ganar el Rally africano: la pareja Erik Carlsson-Gunnar Palm los supergenios del Rally) ocupó el segundo lugar en la clasificación general, piloteando un SAAB Sport, con 74 puntos en contra; otro SAAB Sport ocupó el 9º puesto en la general conducido por Pat Moss Carlsson y Joy Mayers. La categoría "A" fue copada por los SAAB, ya que los tres primeros puestos (solo tres sobre 23 que largaron llegaron en la categoría) fueron ocupados por coches de esa marca, Carlsson - Palm primeros, Moss-Mayers segundos, y tercero un SAAB 96 Standard piloteado por Peter Mayers.

Los Peugeot 404 —ganadores el año pasado— solo pudieron ubicar un coche en el 6º puesto, conducido por los tanganikenses Shankland-Kassum, y otro en el 8º con Jaffray y Sargeantson.

Como es usual en el East African Safari, algunos de los competidores fueron agredidos por los nativos con magníficas piedras y bonitos palos.

El Ford Cortina GT ganador del Rally Africano.

BENEDICTO
(L'enfant Terrible)

El problema del motociclismo argentino es viejo: hay hombres, no hay máquinas. De este modo, y hasta el presente, nunca se pudo ensayar la comparación humana entre el elemento nacional y el importado. Ni siquiera durante los tres Grand-Prix efectuados en Buenos Aires. Pero de todas maneras, la generación joven, la *nouvelle vague*, menos romántica, pero técnicamente más dotada, utilizó el medio que pudo tener a su alcance y se manifestó apta superando al medio mecánico.

Benedicto Hugo Caldarella es, sin duda, el factor concluyente de esa generación. Hombre precoz. Gente de punta. Artesano de la velocidad. Obrero obediente y disciplinado a quien no recordamos haber visto rodar una sola vez... Además, como sus contemporáneos más notables, lo lleva en la sangre, le viene del padre... Y con ello están dados, prácticamente, todos los factores que hacen a un piloto eficiente...

Ahora, Caldarella emprende con éxito la faena que Kissling emprendió hace un año, pero con más suerte. Se califica en Daytona, alternando la punta con Hailwood, y se consagra en Imola, ganando la segunda prueba con puntaje para el Campeonato Mundial, reverdeciendo los laureles de la Gilera 4 cilindros.

Todo esto le hará muy bien al motociclismo nacional. Se confirmará, sin duda, el precedente sentado por Fangio. Se revitalizará el interés por un deporte que se nutre de figuras. Y la tarea brillante de un argentino en los altos círculos del motorismo mundial, repercutirá otra vez en la opinión del mundo.

La confianza de Gilera Argentina tuvo un excelente depositario. Y la sabiduría del "viejo" Geoffrey Duke, un discípulo indiscutiblemente capaz. Ya están la Gilera y la M. V.... Falta la Guzzi, y se junta nuevamente la vieja guardia. ¿Por qué no?

https://argentoteca.blogspot.com

UNO, DOS... Y AHORA, TRES

"Más largo" es el Valiant III con relación a su antecesor, el Dart; tiene ahora 2,82 mts. entre ejes y su carrocería es, para nuestro país, completamente nueva. Recientemente, los representantes del periodismo fueron invitados a la presentación del nuevo producto de Chrysler Argentina-Fevre y Basset Ltda., en la planta que las dos firmas poseen en común en San Justo.

En la especificación mecánica observamos los ya probados elementos mecánicos del Valiant II, incluyendo el ya famoso motor Slant Six, de seis cilindros, válvulas a la cabeza, y 3,7 litros, que desarrolla 137 HP; según la cifra dada a publicidad por la fábrica.

Una muy interesante modificación la encontramos en el uso de alternador para generar corriente eléctrica en lugar de la dinamo que es usual en casi todos los coches de producción argentina, y aún en la mayoría de las marcas dentro del cuadro de producción mundial. El alternador aún cuando su costo es mayor que el de una dinamo, ofrece la sensible ventaja de que carga aún con el motor en ralentí, y además, la variación de carga es menos pronunciada que lo que suele ser habitual en el caso de la dinamo o generador. Por este motivo la industria del mundo lentamente va tendiendo hacia esa variante.

La carrocería es muy bonita; su forma es la del Dart, producido en Estados Unidos y que nunca se comercializó en nuestro país. Sus líneas son bajas y penetrantes y hay buen gusto en sus detalles; tal vez la estilización de la trompa resulte algo confusa. El tablero está bien surtido de instrumentos y éstos son también de lectura clara y fácil.

Pudimos dar una vuelta a paso de tortuga en la pequeña pista de ensayos ubicada en la planta de San Justo. La reducida velocidad a que nos vimos obligados a circular no nos permite opinar con fundamento sobre las características del Valiant III, pero al menos pudimos probar la elasticidad en tercera, que resultó ser óptima, a pesar de que el motor estaba en "cero kilómetro".

Durante el discurso pronunciado por el señor Fred Luss, director gerente general de las dos empresas, se destacaron los importantes progresos hechos por las empresas en materia de nacionalización de la producción. Reseñó brevemente detalles de la planta de estampado, la planta de transmisiones, la planta de motores y la planta de montaje. Además, la acción de estas plantas se complementa con el laboratorio de pruebas.

Creemos que el Valiant III encontrará una sólida aceptación en nuestro mercado. Su estilización y sus cualidades mecánicas parecerían indicar que el éxito va a coronar su lanzamiento en nuestro país. *

RECTIFICACION de MOTORES
DE BAJA CILINDRADA
Motocicletas, motonetas, microcoupes, De Carlo, Isard, NSU, DKW, Citroen 2 cv, Institec, Goliath, Saab, Fiat 600, Renault Dauphine y Volkswagen, con máquinas modernas.
FABRICACION de REPUESTOS
Casa GRAF S.C.
FRANCISCO HUE 572
San Andres F.C.G.B.M.

IMPORTADORES
UNA GRAN ORGANIZACION COMERCIAL AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR
LINEA COMPLETA DE ACCESORIOS LEGITIMOS IMPORTADOS Y NACIONALES
MOLDURAS y MANIJAS PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS
Detroit S.C.P.A.
EL SALON DEL ACCESORIO
WARNES 1333-37-41
T. E. 54-5649 Bs. As.

DE CARLO
REPUESTOS Y ACCESORIOS
RECTIFICACIONES Y AJUSTES
Instalaciones eléctricas y Dinamstart
CANALEJAS 2902 esq. Nazca 800
tel 611-2678 Bs. As.
MONSA

EL PEUGEOT 403-404 aumenta pique y velocidad con la LEVA de distribuidor especial para competencias "Turismo Mejorado"
GARANTIA ABSOLUTA
que prepara ENCENDIDO LAGO
ANCHORENA Y ARENALES
Tel. 82-4752 y 80-6446- Cap.

OSVALDO S.R.L.
CRISTALES DE SEGURIDAD
PLANOS Y CURVADOS
Guizas, perfiles de goma y accesorios
COLOCACION y VENTA
SANTOS DUMONT 4094 - Tel. 54-1036 Bs. As.
Alt. Corrientes 6500

REPUESTOS para CITROEN
MIGUEL DEVOTO e Hijos
FABRICA y VENTA
RIO de JANEIRO 781-793
Tel. 88-6145/7224
Bs. As.

Para su CHEVROLET 400 y Pick-Up.
REPUESTOS LEGITIMOS GM
LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA
PATRIMAR S.C.A.
DISTRIBUIDOR AUTORIZADO GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.
Avda. JUAN B. JUSTO 7158
Tel. 69-2441 Cap.

GERSIL
LINEA COMPLETA DE Repuestos y accesorios legitimos
Para su DI TELLA 1500
NAZCA 1269 Cap. - 59-2656

REPUESTOS
PARA AUTOMOTORES
AUTO UNION
GRACIELA - INSTITEC
RECAMBIO DE CIGUEÑALES EN EL ACTO
CASA AMBROSINO
UGARTECHE 3288 Bs. As. 71-9751

SERVICIO MECANICO
FIAT y CISITALIA
ENCENDIDO
CARBURACION
AUTO-ITALIA
SERGIO ZUFFA
SAN PEDRITO 370 Bs. As.

BUJES ByC M.R.
AUTOLUBRICADOS
Para el equipo eléctrico de automotores tractores, máquinas agricolas. Para motores eléctricos, industrias, etc
Es un producto de BROSIO Y CIA. S. R. L.
Florencio Varela 1662
AVELLANEDA - 22-9937

https://argentoteca.blogspot.com

MERCADO DE LOS AUTOMOVILES

El notable repunte en las ventas de automotores usados ha permitido afianzar la plaza de compra y venta. Los precios mantuviéronse firmes. Las marcas de mayor demanda contemplaron el alza de sus cotizaciones. Fueron dos los factores determinantes del nuevo cuadro: 1) la mayor solicitación, y 2) el aumento de los costos de los automóviles 0 Km. Como suele observarse, en parecidas circunstancias, los automotores usados que resultaron favorecidos por la demanda fueron los chicos y medianos. Se llevaron el 85 % del total de las ventas. Estas planillas comprenden valores reales extraídos del mercado. No son el resultado de promedios calculados.

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
AUSTIN			
10 HP.	1949	130.000	
"125"	1949	100.000	110.000
AUTOAR			
Rural	1956/57	130.000-150.000	
Sedan	1956/57	120.000-150.000	
Rural	1959/60	150.000-190.000	
Sedan	1959/60		
BERGANTIN			
4 cilindros	1960	220.000-250.000	230.000
4 cilindros	1961	250.000-280.000	260.000
4 cilindros	1962	280.000-310.000	280.000-300.000
BORGWARD			
Isabella	1956	250.000-270.000	260.000
Isabella	1957/58	270.000-300.000	
Isabella	1959/60	300.000-350.000	340.000-350.000
Isabella	1961	380.000-400.000	
BUICK			
Super 4 puertas	1956	400.000-430.000	
Special 2 puertas	1957	450.000-500.000	470.000
Super 4 puertas	1957	500.000	
Super 4 puertas	1958	500.000-530.000	
Super 4 puertas	1959	550.000-590.000	
Super 4 puertas	1960	720.000-760.000	
CADILLAC			
Coupé De Ville	1954	500.000-530.000	
4 puertas c. aut.	1955	500.000-530.000	
4 puertas c. aut.	1956	550.000-580.000	
Coupé De Ville	1957	600.000-630.000	
4 puertas c. aut.	1958	740.000-780.000	
4 puertas c. aut.	1959	830.000-860.000	
Coupé De Ville	1960	950.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
CITROEN			
11 ligero	1947/48	140.000-170.000	150.000-170.000
2 CV	1958	160.000-180.000	170.000
2 CV	1960	190.000-210.000	190.000-200.000
2 CV	1961	210.000-230.000	220.000
2 CV	1962	230.000-250.000	
2 CV	1963	280.000-290.000	290.000
CHEVROLET			
B. Air 8 c. aut.	1958	700.000-750.000	
Impala 6 c. mec.	1958	750.000-780.000	
Impala 8 c. aut.	1958	650.000-680.000	
Impala 6 c. mec.	1959	750.000-790.000	
Impala 8 c. aut.	1959	760.000-800.000	
Impala 6 c. mec.	1960	860.000-900.000	870.000
Impala 8 c. aut.	1960	820.000-850.000	
Impala 6 c. mec.	1961	950.000	920.000
Impala 8 c. aut.	1961	920.000-950.000	
Impala 6 c. mec.	1962	1.150.000	1.100.000
Impala 8 c. aut.	1962	1.1000.000-1.250.000	
B. Air 8 c. aut.	1962	1.150.000	1.100.000
"400"	1962	640.000-680.000	640.000
"400"	1963	640.000-670.000	650.000-670.000
CHRYSLER			
2 puertas	1940	110.000	
4 puertas	1940	110.000-130.000	
4 puertas	1941/42	140.000-160.000	
4 puertas Windsor	1946	140.000-160.000	
4 puertas 6	1947	130.000-150.000	
4 puertas Windsor	1948	160.000-180.000	
4 puertas 8	1949	170.000-190.000	
4 puertas 8	1950	190.000-220.000	
4 puertas	1951	240.000-260.000	
CISITALIA			
Coupé G. Sport conv.	1961/62	350.000-360.000	850 cc.
Coupé G. Sport acor.	1961/62	340.000-370.000	850 c.c.

https://argentoteca.blogspot.com

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
E CARLO			
200 Minicar	1959	50.000 - 55.000	
600	1960	150.000-170.000	160.000
700	1960	170.000-190.000	
700	1961	200.000-230.000	210.000
700	1962	220.000-250.000	230.000
700	1963	260.000-280.000	
Coupé BMW (imp.)	1961	270.000-300.000	
E SOTO			
Coupé Sportman	1951	260.000-290.000	280.000
4 puertas	1953	280.000-300.000	
Rural	1954	350.000	
4 puertas	1956	430.000	
Rural	1956	400.000	
Rural	1961	450.000	
N TELLA			
1500	1960	400.000-410.000	400.000
1500	1961	410.000-430.000	410.000-430.000
1500	1962	440.000-460.000	440.000-450.000
1500	1963	490.000-530.000	500.000-510.000
. K. W.			
Sedan 1000 4 puertas	1962	430.000-460.000	440.000
Rural 1000	1962	450.000-470.000	
Sedan 1000 4 puertas	1963	500.000-520.000	510.000
DODGE			
Coupé sedan	1951	270.000-300.000	
4 puertas	1951	260.000-280.000	
4 puertas	1956	400.000	
Rural 8	1956	350.000	
STANCIERA			
Willys	1951	140.000-160.000	
Idem	1957	170.000-210.000	190.000-200.000
Idem	1958	220.000-240.000	220.000
Idem	1959	230.000-260.000	260.000
Idem	1960	260.000-300.000	280.000
Idem	1961	290.000-320.000	
Idem	1962	320.000-350.000	330.000
IAT			
Topolino 2 puertas	1940	50.000 - 60.000	
Topolino 2 puertas	1946	60.000 - 70.000	
750 2 puertas	1962	280.000-300.000	280.000-290.000
1100 4 puertas	1962	430.000-460.000	440.000
750 2 puertas	1963	320.000-340.000	330.000-345.000
1100 4 puertas	1963	470.000-500.000	490.000
1500 Gran Clase	1963	660.000-690.000	680.000
TLING STANDARD			
8 HP.	1947	100.000-110.000	
FORD			
Anglia	1956	210.000	
Fairlane 6 c. m. 4 p.	1957	580.000-600.000	
Fairlane 6 c. m. 2 p.	1957	550.000-590.000	
Fairlane 8 c. a. 4 p.	1958	620.000-650.000	
Galaxie 6 c. m. 4 p.	1960	780.000-820.000	800.000
Galaxie 6 c. m. 2 p.	1960	820.000	
Galaxie 8 c. a. 4 p.	1960	780.000	
Galaxie 6 c. m. 4 p.	1961	860.000-880.000	
Galaxie 8 c. a. 4 p.	1961	850.000-870.000	
"Falcon"	1962	600.000-650.000	630.000
"Falcon"	1963	640.000-670.000	650.000-660.000
RACIELA			
2 puertas	1957	110.000-120.000	100.000
2 puertas	1958/59	130.000-150.000	
2 puertas	1960	150.000	
ANSA			
1100 2 puertas	1960/61	200.000-240.000	210.000
Rural 1100	1961	220.000-240.000	
ENRY J			
2 puertas	1951	130.000-140.000	
EINKEL			
Microcoupé	1958/59	70.000 - 90.000	75.000
Microcoupé	1960/61	80.000-100.000	90.000

para lo que se ponga a tiro!

2 auténticas joyas de la colección **VENTURINI**

DIGNA DEL MEJOR DEPORTISTA Y CAZADOR
Carabina automática **"RUBI EXTRA"** calibre 22 largo, de 8 – 10 tiros, para cualquier tipo de bala. Sin percutor ni extractor. Piezas totalmente intercambiables. Culata de plástico termoendurecido.

PARA CAZADORES CONOCEDORES
Escopeta **"RUBI EXTRA"**, en 3 calibres: 36 (12 mm.), 32 (14 mm.) y 28. Cañón de acero, plegable a botón. Culata segrinada.

ESTABLECIMIENTOS VENTURINI S. A.
FABRICANTES DE ARMAS DE CALIDAD
Revólver **"RUBI EXTRA"** calibres 22 y 32 largo.
Pistola a gas **"GOLONDRINA"** calibre 4,5
VENTAS UNICAMENTE POR MAYOR
Consulte a su armero de confianza

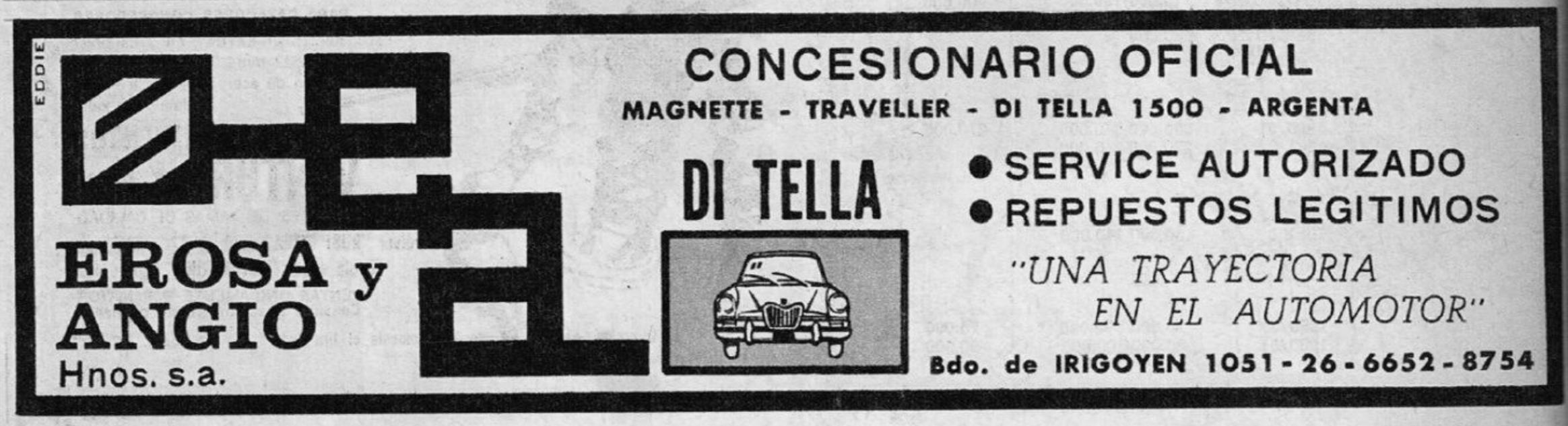
La Dirección General de Tiro fomenta el tiro deportivo y ciudadano. Apóyela!

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

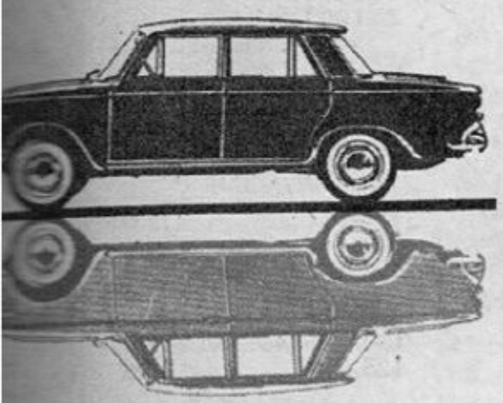
MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
HILLMAN			
Rural	1956	200.000-230.000	
4 puertas	1961	400.000-420.000	
Rural	1961	410.000	
HUDSON			
2 puertas	1940	90.000	
4 puertas	1940	100.000-120.000	
Coupé sedan	1940	120.000	
4 puertas	1946/47	120.000-150.000	
Coupé sedan	1946/47	140.000-160.000	
4 puertas	1948	150.000	140.000
HUMBER			
4 puertas	1947	110.000	
4 puertas	1950	130.000-160.000	145.000
4 puertas	1954	180.000	
ISARD			
300	1958/59	90.000-110.000	
400	1960/61	100.000-140.000	190.000
700	1960/61	170.000-195.000	
700	1962	220.000-240.000	
Rural 700	1962	260.000-280.000	
700	1963	320.000	310.000
ISETTA			
300	1958	70.000- 90.000	
300	1959/60	80.00-110.000	100.000
JAGUAR			
4 puertas	1940	100.000	
2500	1950	220.000-240.000	
JEEP			
Willys	1947	80.000-100.000	90.000
Ika	1957	130.000-160.000	130.000
Ika	1959/60	160.000-180.000	160.000-170.000
Ika	1961/62	200.000-240.000	
KAISER			
Frazer	1947	120.000-140.000	110.000
Manhattan	1955	200.000-230.000	
Carabela	1958/59	260.000-300.000	270.000-290.000
Carabela	1960	280.000-300.000	
Carabela	1961	310.000-340.000	320.000
Rambler Custom	1962/63	560.000-600.000	580.000
Rambler Ambassad.	1962	600.000-620.000	610.000
Rambler C. Country	1962	550.000-570.000	570.000
LANCIA			
4 puertas	1940	100.000	
4 puertas	1951	150.000	
LINCOLN			
4 puertas	1946/47	150.000-170.000	
Coupé sedan	1947	160.000	
4 puertas	1951	190.000-200.000	
4 puertas	1956	420.000	400.000

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
MERCEDES BENZ			
4 puertas diesel	1951	170.000-210.000	
Rural diesel	1951	160.000-190.000	
170 diesel	1953	280.000-300.000	
Rural diesel	1953	290.000	
4 puertas naftero	1953	230.000	270.000
220 diesel	1953	260.000-280.000	
300 diesel	1953	270.000-290.000	
170 diesel	1954	340.000-380.000	
170 diesel	1955	350.000-370.000	
180 naftero	1955	330.000-350.000	
180 diesel	1955	360.000-400.000	
219 naftero	1959	770.000	
220 S	1959	890.000	
220 S	1960	1.100.000-1.200.000	
220 SE 4 puertas	1961	1.350.000-1.400.000	
MERCURY			
2 puertas	1940	140.000	
4 puertas	1940	140.000-160.000	
Coupé sedan	1940	160.000-180.000	
4 puertas	1941/42	160.000-190.000	
4 puertas	1946/47	240.000-280.000	
Monterrey 4 puertas	1957	480.000-510.000	
Montclair	1958	650.000-700.000	
Montclair	1959	700.000-750.000	
Meteor 600 4 ptas.	1960	850.000	
Monterrey 4 puertas	1961	950.000-1.000.000	
Monterrey 2 puertas	1961	1.100.000	
M. G.			
Sport convertible	1940	90.000	
Sport convertible	1947	120.000-140.000	
MORRIS			
8 HP.	1947	110.000-120.000	
10 HP.	1947	120.000-140.000	
Minor 1000	1956	160.000-180.000	300.000
Minor 1000 Rural	1956	170.000	
NASH			
4 puertas	1940	110.000-120.000	
Coupé sedan	1940	120.000	
4 puertas	1946/47	130.000-150.000	
N. S. U.			
Pinz 24 HP.	1958	110.000-130.000	100.000-120.000
Prinz 34 HP.	1960	160.000-170.000	
Prinz 34 HP.	1961	180.000-190.000	190.000
Prinz 34 HP.	1962	210.000-230.000	220.000
OLDSMOBILE			
4 puertas	1940	120.000-130.000	
4 puertas	1941/42	130.000-150.000	
4 puertas	1946/47	170.000-200.000	
Coupé sedan	1946/47	200.000-220.000	
Sedanette	1947	210.000-230.000	220.000
4 puertas	1948/49	200.000-230.000	
4 puertas	1950/51	240.000-260.000	



https://argentoteca.blogspot.com

el 1500
imagen de gran clase



VELOZ: 150 km/h.
ECONOMICO: 200 km. con 20 lts de nafta.
SEGURO: frenos delanteros "a disco"

ROBERTO J.
PEDELABORDE
AV. MITRE 2199 TEL. 740-2761
SERVICE AV. MITRE 351
TEL. 740-1293 - MUNRO

PROTEJA SU AUTOMOVIL CON LAS ELEGANTES Y SOLIDAS
DEFENSAS PULETTI
COLOCACION EN EL ACTO

CON LA GARANTIA DE PULETTI
CROMADO DE ACCESORIOS EN GENERAL
PULETTI y Cía.
50 AÑOS AL SERVICIO DEL AUTOMOVIL
SALGUERO 642-50

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
OPEL			
Kapitán 4 puertas	1947	110.000-130.000	
Rekord 2 puertas	1956/57	250.000-280.000	
Rural	1956/57	250.000-270.000	260.000
Rekord 2 puertas	1958	330.000-360.000	350.000-380.000
Rural	1958	340.000-370.000	
Rekord 2 puertas	1959	360.000-390.000	360.000-380.000
Rekord 4 puertas	1959	390.000-400.000	390.000
Rural	1959	380.000-400.000	
Rekord 2 puertas	1960	380.000-420.000	
Rekord 4 puertas	1960	440.000	430.000
Kapitan 4 puertas	1961	480.000-520.000	
Rekord 2 puertas	1961	450.000	
Rural	1961	520.000-540.000	
PACKARD			
4 puertas	1940	100.000	95.000
Coupé sedan	1940	90.000-110.000	
Cliper 4 puertas	1946/47	140.000-160.000	
4 puertas	1950	150.000-170.000	
PEUGEOT			
203	1956	200.000-220.000	
403	1956/57	340.000-380.000	350.000-370.000
403	1958/59	400.000-430.000	410.000
403	1960	480.000-500.000	500.000
403	1961	500.000-540.000	510.000-520.000
403	1962	560.000-580.000	560.000
404	1962	630.000-660.000	640.000-650.000
403	1963	630.000-640.000	620.000-640.000
404	1963	650.000-680.000	
PLYMOUTH			
4 puertas	1940/41	120.000-150.000	130.000
2 puertas	1946/47	160.000-180.000	
4 puertas	1946/47	190.000-220.000	
Coupé sedan	1946/47	220.000-240.000	
4 puertas	1949	220.000-250.000	230.000
4 puertas	1951	260.000-300.000	
4 puertas	1954	340.000-360.000	
4 puertas	1956	400.000-420.000	
Rural	1956	370.000-400.000	
4 puertas	1959	460.000-480.000	
PONTIAC			
2 puertas	1940/41	110.000-120.000	100.000
4 puertas	1940/41	130.000-150.000	
4 puertas	1946/47	170.000-190.000	
Coupé sedan	1946/47	170.000-200.000	
Sedanette	1947	170.000-190.000	
4 puertas	1948/49	200.000-220.000	
4 puertas c.aut.	1951	240.000-260.000	
4 puertas c.mec.	1951	320.000	
Coupé sedan c.aut.	1951	260.000-290.000	
4 puertas c.aut.	1954	330.000-350.000	
RENAULT			
4 puertas	1947	90.000-110.000	
4 puertas	1951	110.000-120.000	115.000
Dauphine 4 puertas	1958	140.000-160.000	160.000
Dauphine 4 puertas	1960	200.000-220.000	210.000
Dauphine 4 puertas	1961	250.000-270.000	250.000-260.000
Dauphine 4 puertas	1962	280.000-300.000	
Gordini 4 puertas	1962	340.000-360.000	350.000
Dauphine 4 puertas	1963	330.000-350.000	330.000
Gordini 4 puertas	1963	400.000-440.000	
RILEY			
1500 4 puertas	1947	120.000-140.000	
2500 4 puertas	1947	140.000-160.000	
Coupé convertible	1947	125.000	
SIMCA			
4 puertas	1955	180.000-200.000	185.000
Rural	1955	180.000-200.000	180.000-190.000
4 puertas	1956	180.000-210.000	
Rural	1956	190.000-210.000	190.000

sepa ud.!
Sepa como puede tener ahora... lo que hasta ahora no pudo tener: Su automóvil, Su camión, Su tractor, en las marcas que usted elija, TOTALMENTE EN CUOTAS, utilizando los planes de Ahorro y Préstamo para el Automotor, de CREDITO AUTOMOTOR ARGENTINO S.A.

CREDITO	CUOTAS
m/n 200.000	m/n 2.000
m/n 300.000	m/n 3.000
m/n 400.000	m/n 4.000
m/n 500.000	m/n 5.000
m/n 1.000.000	m/n 10.000

La solución a su problema es:
CREDITO AUTOMOTOR ARGENTINO S.A.
Informese en nuestro local Viamonte 1703

su problema ya tiene solución
en el DEPARTAMENTO AUTOMOTORES de
ORGANIZACION ESTUAD S.R.L.
préstamos prendarios
saldos de precio
soluciones sobre ejecuciones prendarias
financiación de reparaciones
devoluciones de chapas
pagos de patentes
bajas
transferencias
y todo lo concerniente al automotor
en
ORGANIZACION ESTUAD S.R.L.
DEPARTAMENTO AUTOMOTORES
ahora en San Juan 3321 Tel. 93-9836

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
SINGER			
4 puertas	1947	100.000	
4 puertas	1951	120.000-130.000	
SKODA			
2 puertas	1940	80.000	
4 puertas	1956	170.000-190.000	
STUDEBAKER			
2 puertas	1940	90.000-100.000	
4 puertas	1940	100.000-120.000	
4 puertas	1946/47	130.000-150.000	130.000
4 puertas	1948	150.000	
TAUNUS			
15 M 2 puertas	1956/57	230.000-260.000	240.000
15 M Rural	1956/57	230.000-260.000	
17 M 2 puertas	1958/59	340.000-390.000	380.000-390.000
17M 4 puertas	1958/59	370.000-420.000	370.000
17 M Rural	1958/59	380.000-400.000	390.000
17 M 2 puertas	1960	420.000-450.000	
17 M 4 puertas	1960	430.000-460.000	440.000
17 M Rural	1960	430.000-460.000	
17 M 2 puertas	1961	470.000-500.000	
17 M 4 puertas	1961	520.000-550.000	540.000
17 M Rural	1961	530.000-560.000	
17 M 2 puertas	1962	570.000-600.000	
17 M 4 puertas	1962	580.000-590.000	
17 M Rural	1962	610.000-630.000	
VALIANT			
"I"	1962	630.000-670.000	630.000-650.000
"II"	1963	670.000-700.000	680.000
VAUXHALL			
4 puertas	1947	110.000-120.000	
Velox 6, 4 puertas	1950	150.000-180.000	
Velox 6, 4 puertas	1951	160.000-190.000	160.000
Cresta 4, 4 puertas	1956	180.000-210.000	
Velox 6, 4 puertas	1958	280.000-300.000	270.000
Cresta 4, 4 puertas	1958	270.000-300.000	
Victor 4, 4 puertas	1958	280.000-300.000	
VOLKSWAGEN			
Export	1951	220.000-240.000	
Export	1953	230.000-260.000	240.000
Export	1956	260.000-290.000	
Export	1957	320.000-350.000	330.000-350.000
Export	1958	360.000-390.000	
Kombi	1958	360.000-380.000	370.000
Export	1959	350.000-390.000	
Export	1960	380.000-420.000	390.000
Export	1961	450.000-480.000	
Export	1962	500.000-540.000	
"1500"	1962	600.000-650.000	610.000
VOLVO			
4 puertas	1956	230.000-250.000	
4 puertas	1959	370.000-400.000	
WILLYS			
4 puertas	1940	100.000	
Coupé sedan	1940	100.000	
4 puertas	1947	120.000	
Coupé sedan	1947	130.000	
Aerolark	1951	150.000-180.000	
WOLSELEY			
4 puertas	1947	110.000-130.000	
1500 4 puertas	1960	310.000-320.000	

precios de los camiones usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO CARACTERIST.	COTIZACIONES	VENTAS REALIZ.
ARGENTA			
	1961 pick-up	330.000-350.000	
	1962 pick-up	370.000-390.000	
AUTOAR			
	1956 pick-up	140.000	
	1957 pick-up	150.000-160.000	
	1959 pick-up	170.000	
	1960 furgón no integ.	230.000	
AUSTIN			
4 ton.	1947 con baranda	120.000	
4 ton.	1947 volcador	130.000-140.000	
4 ton.	1947 furgón no integ.	125.000	
BEDFORD			
5 ton.	1946 con baranda	90.000	
5 ton.	1946 volcador	140.000	
6 ton.	1957 furgón integral	290.000-300.000	
6 ton.	1957 con baranda	300.000	
6 ton.	1960 con baranda	440.000	420.000
6 ton.	1960 volcador	440.000-470.000	
6 ton.	1961 con baranda	500.000-530.000	
6 ton.	1961 volcador	550.000	
6 ton.	1962 furgón no integ.	610.000	
BAQUEANO			
1 ton.	1958 pick-up	180.000	
1 ton.	1959 pick-up	180.000-200.000	190.000
1 ton.	1960 pick-up	240.000-280.000	
1 ton.	1961 pick-up	300.000-320.000	
1 ton.	1962 pick-up	330.000-360.000	
"500"	1962 pick-up	320.000-340.000	
BORGWARD			
B-611	1960 con baranda	240.000-270.000	
B-611	1960 furgón integral	290.000	
B-611	1961 con baranda	340.000-360.000	
B-611	1961 furgón no integ.	380.000	
B-611	1962 con baranda	400.000-420.000	
CHEVROLET			
½ ton.	1940 pick-up	100.000	
6 ton.	1946 con baranda	250.000	
6 ton.	1946 volcador	220.000-250.000	
6 ton.	1946 furgón no integ.	260.000	
1 ton.	1947 pick-up	160.000-180.000	
6 ton.	1947 con baranda	240.000-260.000	
4400	1957 volcador	320.000-340.000	
6500	1957 con baranda	370.000-390.000	
750 kg.	1960 pick-up	350.000-370.000	340.000
750 kg.	1960 furgón integral	460.000	
750 kg.	1961 pick-up	400.000-420.000	
DE SOTO			
1 ton.	1940 pick-up	100.000	
6 ton.	1940 con baranda	120.000	
1 ton.	1946 pick-up	140.000-160.000	
6 ton.	1946 furgón no integ.	220.000	
D-500	1957 con baranda	270.000	250.000
D-500	1957 furgón no integ.	300.000-320.000	
D-100	1961 pick-up	390.000-420.000	
D-400	1961 con baranda	530.000	
D-100	1962 pick-up	470.000	
DIAMONT			
6 ton.	1947 con baranda	100.000	
6 ton.	1947 volcador	110.000	
DODGE			
6 ton.	1940 con baranda	100.000	
1 ton.	1946 pick-up	130.000-150.000	
D-100	1961 pick-up	420.000-440.000	410.000
D-100	1961 furgón integral	450.000	
D-400	1961 volcador	500.000	
D-100	1962 pick-up	460.000-480.000	
D-100	1962 panorámica	490.000	
D-400	1962 con baranda	540.000	
FARGO			
1 ton.	1940 pick-up	90.000	
1 ton.	1946 pick-up	110.000	
D-100	1960 carrozada	340.000	
D-400	1960 con baranda	490.000-520.000	

https://argentoteca.blogspot.com

D-400	1960 volcador	500.000	
D-100	1961 pick-up	400.000	
D-400	1961 con baranda	460.000-480.000	
D-100	1962 pick-up	460.000-490.000	
D-400	1962 con baranda	540.000-580.000	
FIAT			
1100	1947 furgón integral	120.000	
1½ ton.	1957 tractor	500.000	
682	1958 con baranda rut.	620.000	
FORD			
1 ton.	1940 pick-up	100.000-120.000	
4 ton.	1940 furgón no integ.	130.000	
1 ton.	1946 pick-up	150.000	
6 ton.	1946 con baranda	190.000	
6 ton.	1946 volcador	200.000	
F-500 8 cil.	1957 con baranda	280.000	
F-500 8 cil.	1957 volcador	290.000	
F-600 8 cil.	1957 con baranda	300.000-320.000	
F-100	1960 pick-up	350.000-370.000	
F-600	1961 con baranda	530.000-550.000	
F-100	1962 pick-up	480.000	470.000
F-600	1962 volcador	610.000	
F-350	1962 pick-up	530.000-550.000	
F-500	1962 con baranda	600.000	
G. M. C.			
6 ton.	1946 con baranda	120.000-160.000	
6 ton.	1957 con baranda	320.000	
6 ton.	1957 volcador	300.000-320.000	
INSTITEC			
	1955 pick-up	50.000-60.000	
	1955 furgón no integ.	50.000	
INTERNACIONAL			
1 ton.	1940 pick-up	95.000	
1 ton.	1946 pick-up	130.000-150.000	
6 ton.	1946 con baranda	150.000-180.000	
6 ton.	1957 con baranda	310.000	
6 ton.	1957 tractor	280.000	
JEEP			
Willys	1946/47 pick-up	80.000-100.000	
Ika	1957 pick-up	130.000-150.000	
Ika	1958/59 pick-up	150.000-180.000	
Ika	1960 pick-up	200.000-210.000	
Ika	1961 pick-up	220.000-250.000	
Ika	1962 pick-up	260.000-300.000	
MACK			
14 ton.	1946 tractor	230.000	
12 ton.	1947 con baranda	250.000	
12 ton.	1947 volcador	240.000	290.000

MAGIRUZ DEUTZ			
Saturn	1956 con baranda	230.000-240.000	
Saturn	1956 caja metálica	240.000	
Saturn	1956 volcador	220.000-240.000	
MERCEDES BENZ			
170	1951 pick-up	170.000-190.000	
170	1953 pick-up	180.000-200.000	
3500	1953 con baranda	390.000-420.000	
3500	1953 volcador	400.000-450.000	
170	1955 pick-up	230.000-260.000	
L-312	1961 con baranda	750.000-800.000	
L-312	1961 furgón no integ.	790.000	
MORRIS			
Scamell	1957 con baranda	250.000-270.000	
Scamell	1957 volcador	240.000-260.000	
RASTROJERO			
	1955/56 pick-up	140.000-170.000	160.000
	1957/58 pick-up	170.000-200.000	190.000
	1959/60 pick-up	220.000-250.000	240.000
	1961 pick-up	260.000-280.000	
	1962 pick-up	300.000-310.000	
REO			
6 ton.	1946 con baranda	180.000	160.000
6 ton.	1946 volcador	150.000-180.000	
SKODA			
	1955 caja metálica	220.000-250.000	
STUDEBAKER			
1 ton.	1946 pick-up	130.000	
6 ton.	1946 con baranda	150.000-180.000	
6 ton.	1946 volcador	200.000	
6 ton.	1957 con baranda	280.000	
1 ton.	1960 pick-up	320.000-340.000	
UTILITARIO			
Ika	1960 furgón integral	260.000-290.000	
Ika	1961 furgón integral	280.000-300.000	
Ika	1962 furgón integral	330.000-360.000	
VOLVO			
Viking	1946 con baranda	140.000-160.000	
Viking	1946 volcador	150.000-180.000	
399	1956 con baranda	300.000-340.000	
399	1956 volcador	320.000-340.000	
WHITE			
	1957 tractor	430.000	

precios de los autos 0 Km.

Los precios de los automóviles 0 Km., que figuran a continuación, corresponden a una actualización realizada por PARABRISAS al 1º de mayo de 1964.

AUTO UNION 1000 S, 4 puertas	578.000.—
AUTO UNION Universal Rural	578.000.—
AUTO UNION Sport, 2 puertas	750.000.—
BAMBI	185.000,—
CISITALIA Spyder T. Special 750 cc. 40 HP., 2 puertas	525.000.—
CISITALIA W. End Rural 750 cc. 35 HP., 2 puertas	465.000,—
CISITALIA W. End Mixto 750 cc. 35 HP.	415.000,—
CITROEN 2 CV, 4 puertas AZL-17C	375.000,—
CITROEN 2 CV, 4 puertas (nuevo modelo)	397.000.—
CHEVROLET "Super 64", 4 puertas (nuevo modelo)	915.000.—
DE CARLO 700, 2 puertas	340.000.—
DI TELLA 1500, 4 puertas	660.000.—
DI TELLA "MAGNETTE", 4 puertas	780.000,—
DI TELLA "TRAVELLER", 4 puertas	730.000,—
ESTANCIERA, 2 puertas (simple tracción)	626.200.—
ESTANCIERA, 2 puertas (doble tracción)	700.200,—
ESTANCIERA, 3 puertas	644.500,—
FIAT 750, 2 puertas	414.000,—
FIAT 1500 "Gran Clase", 4 puertas	696.000,—
FORD "FALCON", Standard, 4 puertas, equipado	801.200,—
FORD "FALCON", de Lujo, 4 puertas, totalmente equipado	872.405.—
ISARD 700, 2 puertas	398.500.—
ISARD 700 Kombi, 2 puertas	423.500.—
JEEP	387.800,—
JEEP (doble tracción)	487.800,—
N. S. U. Prinz 34 HP., 2 puertas	330.000.—
PEUGEOT 403, 4 puertas	739.000.—
PEUGEOT 404, 4 puertas	859.000.—
PEUGEOT 404, Rural 4 puertas	939.000.—
RAMBLER Classic de Lujo 550, 4 puertas	761.600.—
RAMBLER Classic Custom 660, 4 puertas	797.500,—
RAMBLER Cross-Country 660, 4 puertas	834.000,—
RAMBLER Ambassador 990, 4 puertas	960.200,—
RENAULT, 4L, 4 puertas	434.800,—
RENAULT Dauphine, 4 puertas	435.600.—
RENAULT Gordini, 4 puertas	506.800,—
VALIANT "III", 4 puertas	910.000,—

https://argentoteca.blogspot.com

SECRETEANDO

Sobremesa con el Secretario Técnico de PARABRISAS

DRIVE AWAX: Recientemente, una circunstancia bastante fortuita —un accidente, afortunadamente sin consecuencias personales, sufrido por PARABRISAS con un vehículo de Industrias Kaiser Argentina— nos permitió conocer la nueva sección de I.K.A. que se conoce como "Entrega Directa a Clientes" (en la fachada del edificio también figura la traducción inglesa, "Drive Away").

La idea es la siguiente: en cada venta de automotor fuera del radio conurbano cordobés (recordemos que la fábrica I.K.A. está en Santa Isabel, a 30 km. de Córdoba), siempre se le carga un "tanto" en concepto de flete. Este "tanto" llega a varios miles de pesos cuando la localidad de venta está relativamente alejada de Córdoba.

El Departamento de Entrega Directa hace entonces el siguiente ofrecimiento: que el cliente adquiera la unidad al concesionario en la forma habitual, pero indicándole que desea retirarlo en Córdoba. El cliente viaja entonces a Córdoba en la fecha indicada por la fábrica y ahí lo esperan, lo alojan por un día en un hotel céntrico, lo llevan a almorzar y a visitar la planta I.K.A. Además, hay otras atenciones: un ramo de flores para las damas, próximamente habrá una señorita que hará de cicerone para las señoras que deseen hacer sus compras en el centro de Córdoba, obsequian atlas de turismo, llaveros, etc., y, por otra parte, el coche es revisado con el mayor detenimiento, sometido a un micro-road-test de 70-100 kms., y entregado al cliente con plena seguridad de su eficaz funcionamiento en todo aspecto.

El concesionario no ve afectados sus intereses, porque la venta se le acredita normalmente; el cliente se beneficia con un viaje "gratis" a Córdoba (gratis porque paga su pasaje con lo que costaría el flete, y probablemente le sobre plata), y para I.K.A. la principal ventaja promocional del sistema es que pueden mostrar la fábrica, detalle que les interesa sobremanera porque entienden que aún muchas personas no tienen un claro concepto del grado de nacionalización de producción que se ha logrado en Santa Isabel. Por ejemplo, aún hay gente que cree que los motores I.K.A son importados.

Algunos concesionarios empezaron acogiendo la idea de "Entrega Directa" con reservas, pero parece que poco a poco se van convenciendo de que no pierden nada y, en cambio, se logra una ventaja en concepto de propaganda institucional para la marca.

Nuestra opinión es que es muy interesante. Solamente pensamos que debería atender los domingos, que es cuando la mayoría de la gente tiene la posibilidad de viajar.

FIAT 850: Hace años que se está hablando sobre un Fiat "un poquito más grande que el 600D". Parece que ahora el proyecto por fin se ha "congelado" como dicen los norteamericanos, vale decir, se ha establecido su lineamiento final.

El nuevo Fiat, a anunciarse probablemente en el curso de este año, tiene una carrocería que es como un alargamiento de la del 600, con un dejo de Volkswagen 1500. Dice nuestro corresponsal en Italia, Juan Rogliatti: "... su revelación fue anticipada a causa de las filtraciones de noticias; por ahora se sabe que tiene motor de 845 cc., 35 CV y mecánica 'muy adelantada'... no reemplazará al 600..."

Todo esto en Italia por supuesto. No tenemos idea de si las empresas Fiat argentinas tienen o no intención de hacer algo en nuestro país con este coche. Lo creemos difícil hasta que haya pasado un largo tiempo de "experimentación por cliente" en Italia.

NO REGULAR, SINO MUY BUENO: La activa gente del Club de Regularidad Rosario (3 de Febrero 1366, T.E. 49664, Rosario) acaba de enviarnos un ejemplar de su "Manual de Pruebas de Regularidad" editado por esa entidad conjuntamente con Maestros Relojeros Asociados, S.A. En la amable carta que acompaña la publicación, nos dicen: "Los interesados en poseer uno de estos ejemplares, pueden dirigirse a Maestros Relojeros Asociados, S.A., Av. Roque S. Peña 616, Buenos Aires, a los comercios del ramo representantes de esta firma y al Club de Regularidad Rosario (dirección arriba citada).

En todos los casos se cobrarán solamente los gastos de envío y el costo de impresión del manual, es decir que podrá obtenerse con un gasto sumamente pequeño. Queremos aclarar que ésta es la primera vez que se edita una publicación tan completa referente a este tema, por lo que creemos que hallará una amplia aceptación por parte de quienes se interesan por esta actividad...

MANUALES: Continuamente, los lectores nos escriben o nos visitan pidiendo manuales, muchos de ellos en la errónea creencia de que nosotros los vendemos.

Nuestro colaborador, el ingeniero Lázaro Musih, tiene manuales de reparaciones y catálogos en inglés y castellano que desearía canjear por libros o publicaciones relativas a la economía de la industria automotriz, o los vendería. Comunicarse con él a Casilla de Correo 4793, telefónicamente 653-3878.

Además, los siguientes lectores poseen colecciones de manuales, algunos de los cuales están dispuestos a vender: Juan Ernesto von Zehmen, Fco. Lacroze 2274, 772-6352, y Mario J. L. Vagani, Cangallo 3045, D.13, 87-3858, ambos Capital Federal.

Repetimos: PARABRISAS no vende manuales. Los que tenemos se conservan para nuestro archivo y CORREO PARABRISAS. *

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 6548

Registro de la Propiedad Intelectual Nº 767.970

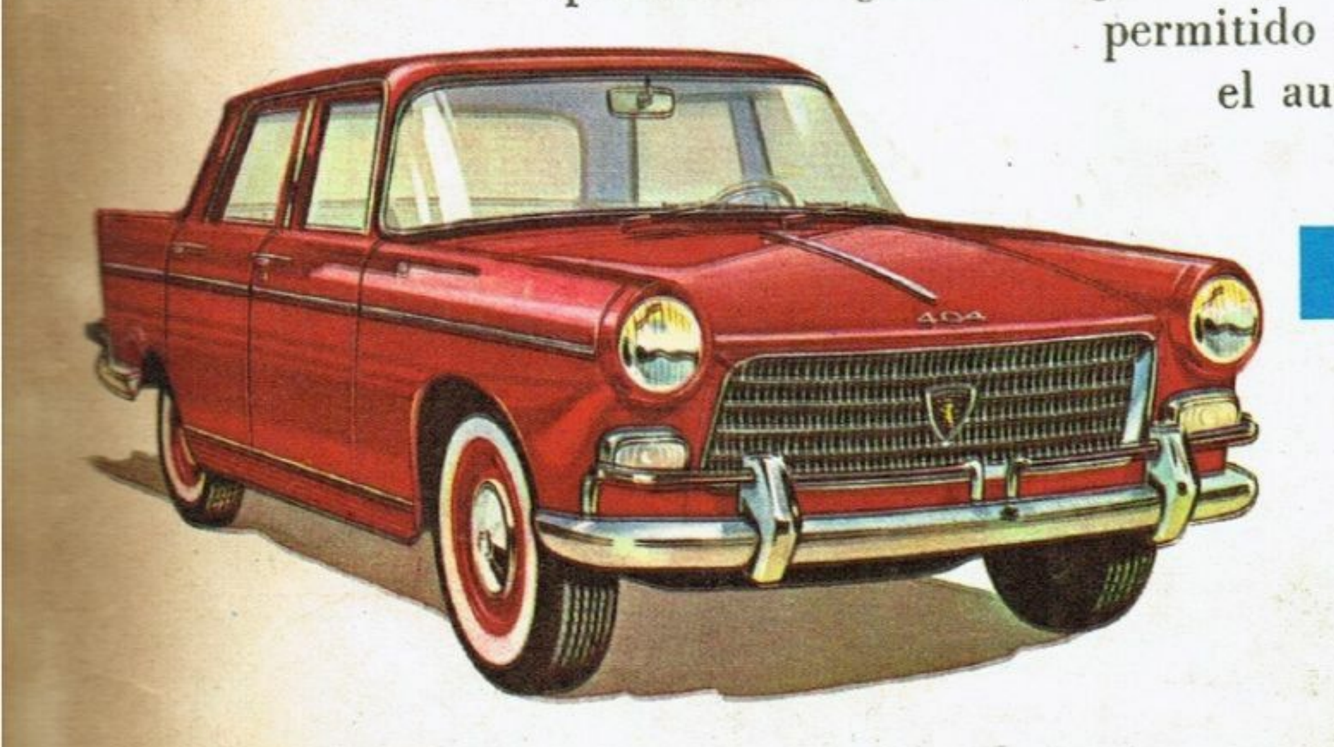
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS

https://argentoteca.blogspot.com

Fairhurst: "La Doma", de la serie "Juegos y Trabajos Criollos"

CON LA FURIA DE LOS BRAVOS...

La más avanzada técnica automotriz mundial ha logrado dominar dentro del económico motor supercuadrado del **PEUGEOT 404** la extraordinaria potencia de sus 72 caballos de fuerza. Esta hazaña técnica ha logrado además equilibrar esa potencia con condiciones óptimas de seguridad, agilidad y notable capacidad de maniobra que han permitido al 404 ser considerado por todos como el automóvil más completo de la actualidad.



PEUGEOT

LA CALIDAD QUÈ NO SE DISCUTE

D. A. P. A. S. A. DISTRIBUIDORA AUTOMOVILES PEUGEOT ARGENTINA SOCIEDAD ANONIMA

https://argentoteca.blogspot.com

LINO PALACIO Y CIA.

Vea, Pruebe y COMPARE!

Rambler es la MEJOR COMPRA. Rambler mantiene una superioridad incuestionable frente a sus competidores, con cualidades que representan un positivo resguardo para su inversión. Es el único automóvil en su categoría que ofrece mayor confort interior, baúl de gran capacidad, amplio despeje del suelo, línea de diseño auténticamente moderno y el fino detalle de los vidrios curvos. Además, en alguno de sus modelos, características exclusivas como: dirección y freno de potencia, asientos reclinables, apoya-cabeza ajustable y desmontable y vidrios autodeslizantes. Por otra parte, más de 265 Concesionarios en toda la República garantizan service, repuestos y accesorios legítimos y las mejores condiciones de precio y financiación a través del PLANIKA.

RAMBLER CLASSIC

PRODUCTO DE CALIDAD INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

Miembro Asociación Fábricas de Automotores

https://argentoteca.blogspot.com